

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Twoje cyfrowe zlecenia transportowe są w dobrych rękach!

Z TC Transport Order® zrealizujesz swoje zlecenia transportowe w prosty sposób
bezpośrednio na platformie transportowej TimoCom.



TC Transport Order® przetestuj teraz bezpłatnie!

www.timocom.pl/Zlecenia-transportowe

OPŁATY DROGOWE



Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu



POLSKA



AUSTRIA



BELGIA



FRANCJA



HISZPANIA



NIEMCY



PORTUGALIA



WŁOCHY



WĘGRY



**ZMPD - Twoja odroczone płatność
w systemie viaTOLL**

E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl

Tel. +48 723 688 239 Tel. +48 22 53 61 850

Biuro ZMPD (pok. nr 13), Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

www.uslugi.zmpd.pl



— 60 lat —



Jan Buczek
Prezes ZMPD

60 lat minęło

Nasza organizacja skończyła 60 lat, to dobry moment do świętowania. 16 września 2017 roku odwiedziło nas 25 zagranicznych delegacji, co świadczy o wysokiej ocenie naszych działań i szacunku dla Zrzeszenia i jego członków - polskich przewoźników. Czas na chwilę zatrzymał się, zapomnieliśmy o politycznych zwarcich, których ofiarą pada gospodarka, w tym my, przewoźnicy. Przez te 60 lat nasza organizacja, ze zrzeszającą kilkanaście państwowych przedsiębiorstw, stała się największą w kraju, rosnąc razem

z branżą. Jednakże polscy przewoźnicy, którzy osiągnęli wielki sukces rynkowy, wywołali zawiść konkurencji, czego skutkiem jest wzrastający protekcyjizm.

W Niemczech, Francji, Włoszech pojawiają się zakusy „regulowania” rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie „ochrony” socjalnej, co jest jedynie fasadą. Za nią kryje się chęć ograniczenia lub wręcz wyparcia naszych operatorów z rynku. Dlatego tak ważne teraz jest czuwanie nad każdym etapem prac nad zmianą Pakietu Mobilności i dyrektywy o delegowaniu.

Nas, polskich przewoźników, wyróżnia ogromna determinacja w działaniu, pomysłowość i pracowitość. Dzięki temu nasi klienci, nie patrząc na zniekształcony obraz branży, wolą korzystać z naszych usług. W tej bardzo trudnej sytuacji jest to dobry zwiastun i mam nadzieję, że koledzy tę szansę dobrze spożytkują.

Rusza rejestr przewoźników

36

Zastępca głównego inspektora transportu drogowego Łukasz Bryła w rozmowie z Robertem Przybylskim omawia pracę nad rejestrem firm transportowych oraz przypomina zasady utraty dobrej reputacji.

Drakońska nowelizacja

40

Związki zawodowe i przewoźnicy uważają, że nowelizacja ustawy o transporcie drogowym godzi w prawa pracowników sektora transportowego. Nowelizacja zakłada zmianę trybu nakładania kar.

Frankfurt

70

Ani skandale z czystością spalin, ani obostrzenia podatkowe nie zniechęcają publiczności do motoryzacji. Przedstawiamy elektryczne i hybrydowe modele sportowe, czyli przemysł samochodowy w blaskach wystawowych jupiterów.



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:

Robert Przybylski – redaktor naczelny,
Anna Brzezińska-Rybicka, Anna Wrona,
Piotr Gawelczyk, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk.

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Kacper Jeneralski,
Krzysztof Matuszewski, Piotr Mikiel,
Joanna Popiołek, Piotr Szymański,
Izabella Wierzbicka.

Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Grabczyńska-Pazik
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl

Grafika i skład:

Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzegła sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Jubileusz 60-lecia ZMPD 16

Za nami Gala z okazji sześćdziesiątych urodzin ZMPD. Prezydent RP objął Jubileusz honorowym patronatem. Dopisali dostojni goście, były odznaczenia, nagrody oraz dużo dobrej zabawy.



Szturm na klasy o profilu kierowca-mechanik 42

Tegoroczny wrzesień był wyjątkowo gorący. Nie chodzi jednak o pogodę, lecz o sytuację w szkolnictwie zawodowym, w którym ruszyło ponad sto klas nauczających zawodu kierowca-mechanik.

ZUS po nowemu 58

Od początku 2018 roku ruszy nowy sposób opłacania składek na ubezpieczenia i fundusze. Każdy płatnik składek otrzyma indywidualny numer rachunku składowego, na który co miesiąc jednym przelewem opłaci wszystkie należności.

NIE dla delegowania w transporcie	6
Deklaracja wielostronna	8
FTD w sprawie dyrektywy o delegowaniu	10
Rosyjskie zezwolenia. Nową rundę czas rozpocząć	12
List Prezydenta RP	16
Listy od przyjaciół	17
Odnaczenia państwowe	20
Jubileuszowa Gala 60-lecia ZMPD	22
Transportowy Oscar	30
Podziękowania dla sponsorów	32
Kompleksowa, unikatowa oferta	34
Rusza rejestr przewoźników	36
Rocznica Krokodyli	38
Drakońska nowelizacja	40
Szturm na klasy o profilu kierowca-mechanik	42
Wyzwań nie zabraknie	44
W kierunku doskonałości	54
Jeszcze więcej dróg w jednym pudełku	56
ZUS po nowemu	58
Oszczędne i niezawodne	60
Odpowiedzialność przewoźnika	62
60 lat minęło!	65
Platforma transportowa inspirowana klientem	66
Frankfurt 2017	70

NIE dla delegowania w transporcie

Stowarzyszenia z siedemnastu krajów członkowskich Unii Europejskiej są przeciwne zastosowaniu dyrektywy o delegowaniu do drogowych przewozów międzynarodowych. Wsparły tym samym niezmiennie stanowisko ZMPD.

Piotr Szymański

Podczas odbywające go się 4 października br. w Brukseli posiedzenia Unii Transportu Drogowego (IRU), przedstawiciele kilkunastu krajowych zrzeszeń reprezentujących sektor transportowy zaprezentowali oficjalnie wielostronną deklarację, wyrażającą sprzeciw wobec propozycji Komisji Europejskiej, dotyczącej objęcia międzynarodowych przewozów drogowych (rozumianych jako tranzyt, przewozy dwustronne i przewozy transgraniczne) zasadami Dy-

rektywy WE 96/71 o delegowaniu pracowników (w skrócie PWD).

Sygnatariusze dokumentu, reprezentujący 20 stowarzyszeń z 17 krajów członkowskich UE przedstawiają w niej szereg konkretnych argumentów przeciw pomysłom Komisji. Jednocześnie wskazują na niedopasowanie proponowanego unijnego prawodawstwa do specyfiki sektora, który z uwagi na dużą mobilność nie może być traktowany na równi z innymi branżami, w których pracownicy świadczą usługi przez kilka miesięcy lub nawet lat na terytorium jednego państwa członkowskiego, innego niż to, w którym zwyczajowo pracują.

Zdaniem sygnatariuszy deklaracji, poddanej dokładnej analizie zapisy PWD nie pozostawiają złudzeń, że ich wdrożenie w transporcie międzynarodowym okaże się niemożliwe. Co więcej, zawarte w Pakiecie Mobilności marginalne propozycje wyłączeń (zasady dotyczące płacy minimalnej oraz płatnych urlopów miałyby obowiązywać od 3 dnia pobytu za granicą), są jedynie próbą pozorowania ustępstw wobec branży, w praktyce absolutnie nie rozwiązując jej problemów związanych z delegowaniem.

Przyjęcie w obecnie proponowanym kształcie nowego prawodawstwa doprowadziłoby jedynie do niepotrzeb-

nego rozrostu biurokracji oraz wzrostu wydatków firm - nie tylko związanych z kosztami pensji kierowców, ale także dodatkowych etatów do obsługi administracyjnej. Szczególnie boleśnie odczują to małe i średnie firmy, które z uwagi na swoje modele biznesowe posiadają ograniczone możliwości do skutecznego reagowania na nowe obciążenia i restrykcje rynkowe. W ostatecznym rozrachunku skutkować będzie to spadkiem konkurencyjności całej branży oraz wzrostem kosztów dla europejskich konsumentów.

Waga podpisanej deklaracji wynika nie tylko z faktu, że po raz pierwszy pod tego typu apelem podpisali się

przedstawiciele tak dużej liczby krajów, ale przede wszystkim z tego, iż ostatecznie zrywa ona z obowiązującym do tej pory mitem o podziale Europy na zwolenników i przeciwników PWD w transporcie przebiegającym między Wschodem a Zachodem, między starymi a nowymi państwami UE. Fakt, że wśród sygnatariuszy deklaracji znalazły się zrzeszenia z takich krajów jak Dania, Holandia, Wielka Brytania, Irlandia, Hiszpania czy Grecja pokazuje, iż sprzeciw wobec pomysłów KE to zjawisko łączące nasz sektor ponad podziałami geograficznymi.

To również dowód na to, że systematyczne działania ZMPD na arenie

europejskiej, w których wykazywaliśmy szkodliwość proponowanych przepisów dla całej naszej branży, a nie tylko dla krajów o niższych kosztach wynagrodzeń, znalazły w końcu zrozumienie.

Publikacja deklaracji przypada na bardzo ważny dla branży czas, w którym nad zapisami Dyrektywy o delegowaniu pracowników oraz Pakietem Mobilności pracuje Parlament i Rada UE. Dokument ten wpisuje się w trwającą teraz debatę, prezentując silne i jednoznacznie negatywne stanowisko branży wobec pomysłów instytucji unijnych oraz niektórych państw członkowskich.

Deklaracja wielostronna

Poniżej deklaracja stowarzyszeń transportowych z Bułgarii, Czech, Chorwacji, Danii, Estonii, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Łotwy, Litwy, Polski, Portugalii, Rumunii, Słowacji, Węgier i Wlk. Brytanii przeciw stosowaniu przepisów Dyrektywy WE 96/71 o delegowaniu pracowników do międzynarodowych przewozów drogowych.

Na ogólnym poziomie uznajemy Pakiet Mobilności jako potrzebę wprowadzenia jasnych, sprawiedliwych, możliwych do skontrolowania i jednolitych przepisów europejskich. Jednakże nie możemy zgodzić się na wprowadzenie nieproporcjonalnego i symbolicznego stosowania Dyrektywy o delegowaniu pracowników, która nie ma na celu wzmocnienia jednolitego rynku.

Dlatego nie zgadzamy się z propozycją Komisji Europejskiej na wprowadzenie *lex specialis*, które zakłada, że transport międzynarodowy (transport, przewozy dwustronne i przewozy transgraniczne) podlega przepisom Dyrektywy o delegowaniu i która zamierza stworzyć jedynie marginalne odstępstwo od stosowania tych przepisów.

Po pierwsze - stosowanie Dyrektywy o delegowaniu do całego transportu międzynarodowego, którego pracownicy są hiper mobilni i każdego dnia przekraczają granice, jest irracjonalne z założenia, bowiem przepisy Dyrektywy stosuje się do pracowników, którzy świadczą pracę przez kilka miesięcy lub lat na terytorium jednego państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym zwyczajowo pracują. Tym samym przepisy Dyrektywy nie są przystosowane do kierowców, którzy pracują przez jeden dzień lub nawet przez kilka godzin w kilku państwach.

Po drugie - stosowanie Dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników nie będzie skuteczne wobec transportu ze względu na duże i złożone wyzwania administracyjne. Stosowanie Dyrektywy do transportu międzynarodowego pociąga za sobą konieczność stosowa-

nia wielu różnych legislacji krajowych do zasad ustalania podstawy wynagrodzenia – służby kontrolne i przedsiębiorstwa prawdopodobnie będą musiały radzić sobie z nawet z 20 różnymi przepisami krajowymi, w zależności od tego, w których państwach w ciągu każdego miesiąca wykonują przewozy, oraz nawet z 50 różnymi przepisami dotyczącymi minimalnego wynagrodzenia, w zależności od stażu pracy kierowcy, rodzaju pojazdu, którym wykonują przewozy, rodzaju przewożonych towarów, itp.

Zastosowanie Dyrektywy pociągałoby za sobą również stosowanie również wielu różnych krajowych przepisów dotyczących stawek minimalnych za dni urlopu. Stosowanie Dyrektywy do transportu międzynarodowego spowoduje nieproporcjonalne ograniczenia działalności zdecydowanej większości przedsiębiorstw transportowych w UE, szczególnie tych małych i średnich, które są mniej elastyczne i mają mniejsze możliwości, aby sprostać restrykcyjnym wymogom nałożonym przez przepisy Dyrektywy, co może spowodować, że będą one zmuszone znacznie ograniczyć swoją aktywność na rynku przewozów transgranicznych, wycofać się z niego czy nawet ogłosić niewypłacalność.

W związku z tym złożona propozycja regulacji będzie miała wpływ na całą branżę i rynek transportowy jako całość i w konsekwencji na funkcjonowanie handlu wewnątrzunijnego, ponieważ obciążenia administracyjne zobowiązujące do stosowania różnych krajowych przepisów prawa pracy z różnymi systemami wynagradzania i zabezpieczenia społecznego, płacy minimalnej

z różnymi układami zbiorowymi będą miały poważny wpływ na małe, średnie i duże firmy transportowe zatrudniające kierowców wykonujących przewozy transgraniczne.

Po trzecie - zastosowanie przepisów Dyrektywy o delegowaniu do transportu międzynarodowego nie wzmocni jednolitego rynku europejskiego. Propozycja ta potencjalnie zmniejszy rozwój w UE, ponieważ zwiększy koszty operacji międzynarodowych przewozów drogowych, a tym samym doprowadzi do zmniejszenia handlu transgranicznego. To spowoduje osłabienie jednolitego rynku europejskiego i będzie miało negatywny wpływ na sytuację finansową i zatrudnienie w UE.

Wreszcie zastosowanie Dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników do transportu międzynarodowego, będzie miało skutek odwrotny do zamierzonego, ponieważ:

1) prawdopodobnie w celu obejścia przepisów dotyczących delegowania zwiększy się liczba kierowców pracujących na własny rachunek, którzy nie muszą przestrzegać zasad delegowania, co zwiększy nieuczciwą konkurencję i już trudną sytuację na rynku oraz

2) w celu obejścia przepisów o delegowaniu część firm transportowych przeniesie swoją siedzibę poza UE, a także doprowadzi do tego, że już istniejące firmy transportowe spoza UE przejmą rynek przewozów europejskich.

Z tych powodów sygnatariusze niniejszej Deklaracji są przeciwni zastosowaniu Dyrektywy o delegowaniu pracowników do międzynarodowego transportu drogowego i dlatego zachęcają instytucje do wyraźnego wykluczenia transportu z zakresu Dyrektywy. ■

NOWY XF PURE EXCELLENCE

Najlepsza ciężarówka teraz jeszcze lepsza



W myśl naszej filozofii efektywności transportu DAF Transport Efficiency, całkowicie przekonstruowaliśmy serię XF, aby osiągnąć prawdziwą doskonałość. Ten nowy model czerpie ze znakomitej reputacji naszych sprawdzonych pojazdów Euro 6. Obniżone zużycie paliwa aż do 7% ustanawia nowy standard w efektywności transportu. Dzięki wielu innowacjom we wnętrzu Nowy XF jest również punktem odniesienia dla komfortu kierowców. Skontaktuj się teraz z najbliższym dealerem DAF i uzyskaj więcej informacji oraz umów się na jazdę testową.

FTD w sprawie dyrektywy o delegowaniu



Okres 15 dni bezwarunkowego wyłączenia z przepisów o delegowaniu z możliwością obniżenia tego progu do nie mniej niż 10 dni – to główny punkt wypracowanego przez Forum Transportu Drogowego stanowiska branży.

Piotr Gawelczyk

Przestawiciele Forum Transportu Drogowego na posiedzeniu, które odbyło się 3 października 2017 r. w siedzibie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, uzgodnili stanowisko środowiska w kwestii dyrektywy o delegowaniu. Stanowisko to zostało przekazane obecnej podczas spotkania wiceminister infrastruktury i budownictwa Justynie Skrzydło i stanie się jednym z ważniejszych elementów służących premier Beacie Szydło do negocjacji na forum unijnym.

Podczas dyskusji o szczegółach dotyczących poszczególnych elementów stanowiska przewoźnicy podkreślali wolę osiągnięcia kompromisu, choć jednocześnie w jednogłośnie wyrażanych opiniach uznali, że - z uwagi na specyfikę wykonywanych usług - międzynarodowy transport drogowy absolutnie nie powinien podlegać prze-

pisom o delegowaniu pracowników.

Aby doprowadzić do wyłączenia branży z tych regulacji, niektórzy uczestnicy Forum nawoływali do podjęcia zdecydowanych, radykalnych kroków, mających na celu wywarcie presji na Komisję Europejską. – Polski przewoźnik międzynarodowy nie oddelegowuje swojego pracownika do innego kraju na długi czas – prezes ZMPD Jan Buczek wyjaśniał minister Skrzydło powody zdecydowanego sprzeciwu przedstawicieli środowiska. – Nasi pracownicy wykonują jedynie zadania związane z przemieszczaniem ładunków, stąd nasza obecność na obszarach różnych państw, w tym przypadku UE. Wielokrotnie zdarza się, że kierowca przebywa na terenie danego kraju raptem przez kilkadziesiąt minut. Dlatego nie możemy się zgodzić na to, by już po tak krótkim czasie był on objęty przepisami o delegowaniu, służącymi co do zasady tym pracownikom, którzy mieszkają na terenie danego państwa i korzystają z jego socjalnych udogodnień – dodał prezes Buczek.

Poinformował zebranych o spotkaniu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa z ministrem Andrzejem Adamczykiem i ministrem Skrzydło, podczas którego wstępnie rozmawiano o możliwości zaproponowania kompromisowych rozwiązań. Ostatecznym głosem środowiska jest jednak stanowisko wypracowane przez FTD.

– Państwa stanowisko jest dla nas niezwykle istotne, tym bardziej że znajdujemy się w kluczowym momencie negocjacji, które – przesunięte na najwyższy poziom polityczny – w ostatnich dniach zdecydowanie przyspieszyły – powiedziała minister Skrzydło.

Przedstawiła uczestnikom Forum aktualną, trudną dla drogowego transportu międzynarodowego sytuację związaną z kontrowersyjnymi propozycjami (przede wszystkim strony francuskiej) dotyczącymi wprowadzenia zmian w dyrektywie. Podkreśliła, że propozycje te nie tylko nie są poparte rzetelnymi analizami, lecz także nie mają uzasadnienia w sta-

nie faktycznym. – Mimo to w walce o obronę interesów sektora zostaliśmy sami – powiedziała min. Skrzydło.

Zapewniła, że rząd podczas negocjacji będzie traktował stanowisko polskich międzynarodowych przewoźników drogowych jako podstawę do rozmów z przedstawicielami innych państw. Przypomniała także, że branżę transportową już uwzględniono w dyrektywie o delegowaniu, a trwające obecnie dyskusje dotyczą jedynie zaostrzenia jej przepisów.

Poza dyskusją na temat dyrektywy i stanowiska przewoźników, poruszone również inne tematy. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk przedstawił szczegóły polsko-rosyjskich rozmów na temat uzgodnień dotyczących uzupełnienia kontyngentu zezwoleń na 2017 r., a uczestnicy Forum zwrócili uwagę na problemy z uzyskiwaniem z ZUS zaświadczenia A1, umożliwiającego zatrudnianie na stanowisko kierowcy obywateli zza naszej wschodniej granicy.

Podczas spotkania podziękowano wiceministrowi infrastruktury i budownictwa Jerzemu Szmitowi za jego wyteżoną pracę na rzecz międzynarodowego transportu drogowego. W imieniu FTD prezes ZMPD Jan Buczek wręczył gościowi kwiaty i pamiątkowy list-dyplom. Minister Szmit, który kilka dni wcześniej podał się do dymisji, podziękował przedstawicielom organizacji przewoźników z całej Polski za merytoryczną współpracę i wielokrotną pomoc.

Propozycje do negocjacji

Postulaty Forum Transportu Drogowego

Kierując się troską o przyszłość transportu w Unii Europejskiej w sytuacji, w której przepisy Dyrektywy 96/71/WE objęłyby międzynarodowe przewozy drogowe, Forum Transportu Drogowego uważa za niezbędne dla minimalizacji negatywnych skutków takich zmian:

1. Wprowadzenie 15-dniowego okresu bezwarunkowego wyłączenia z przepisów o delegowaniu (z możliwością obniżenia tego progu w toku negocjacji do minimum 10 dni), przy przyjęciu 24-godzinnego dnia pracy oraz miesięcznego okresu rozliczeniowego.
2. Enumeratywne wyliczenie przewozów, które niezależnie od liczby dni wyłączone są spod zasad delegowania: tranzyt, przewozy dwustronne realizowane w strefie przygranicznej w odległości do 150 km od granicy państwa wysyłającego.
3. Wyłączenie okresów dobowego i tygodniowego odpoczynku z okresu delegowania pracownika.
4. Do wyliczania okresu delegowania, o którym mowa w pkt. 1, należy uwzględnić jedynie rzeczywisty czas pracy, z tym że dopiero praca powyżej 6 godzin w danym kraju będzie liczona jako 1 dzień pobytu na terytorium tego kraju.
5. Do delegowania w transporcie nie powinny mieć zastosowania:
 - przepisy krajowe obowiązujące na terytorium państwa przyjmującego, dotyczące tygodniowego czasu pracy i urlopów pracowniczych;
 - układy zbiorowe lub orzeczenia arbitrażowe, dotyczące warunków wynagradzania lub przepisy socjalne stanowiące o dodatkach socjalnych do wynagrodzenia.
6. Wyłączenie międzynarodowego transportu drogowego z przepisu ograniczającego możliwość delegowania po upływie 24 miesięcy.

Forum Transportu Drogowego wnosi, żeby polski rząd uwzględnił powyższe stanowisko w dalszych pracach nad ostatecznym kształtem Dyrektywy 96/71/WE.

reklama

DWA KONTYNTY W ZASIĘGU JEDNEJ KARTY

- Korzystne zniżki
- Pelen pakiet usług do obsługi floty samochodowej
- Inteligentny system zarządzania flotą
- Polecana sieć stacji: Power MAX
- Aplikacja mobilna dla kierowców

+48 58 500 22 02

• Ponad 12 000 stacji w 32 krajach

• Opłaty drogowe w całej Europie

• Zwrot VAT i akcyzy

TWOJA GŁÓWNA KARTA PALIWOWA

www.e100.eu

Rosyjskie zezwolenia. Nową rundę czas rozpocząć



Polskim przewoźnikom jeżdżącym na wschód zbliżająca się jesień nieodmiennie kojarzy się z początkiem batalii o limity rosyjskich zezwoleń na kolejny okres. Wyjątkowo w bieżącym roku już w maju Rosjanie sygnalizowali, że brakuje im 70 tysięcy zezwoleń ogólnych.

Anna Wieczorek

Od samego początku obrad wrześniowego posiedzenia w Moskwie (19-20 września) Polsko - Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych strona rosyjska naciskała, by rozmawiać wyłącznie o dodatkowej puli zezwoleń na rok bieżący. W rozmowach, którym przewodniczyli wice ministrowie resortów transportu Polski – Jerzy Szmít, ze strony rosyjskiej – Nikołaj Asaul, brali też udział przedstawiciele ZMPD.

Dla strony polskiej najważniejszym punktem negocjacji była kwestia warunków wykonywania przewozów w Rosji. Pomimo prób strony rosyjskiej bagatelizowania problemu, polska delegacja twardo stała na stanowisku, by polscy przewoźnicy mogli wykonywać przewozy bez umyślnie stawianych im barier. Podczas jednej jazdy, przy kolejnych kontrolach, rosyjskie służby często

negują decyzję poprzedników o kwalifikacji rodzaju przewozu. Skutkiem tego jest nakładanie mandatów bez uzasadnienia oraz konieczność zastosowania kolejnego zezwolenia drogowego.

Atmosfera obrad była napięta, rozmowy bardzo trudne, wiele razy powracano do tych samych punktów negocjacji, istniała groźba zakończenia spotkania bez podpisania protokołu. Strona rosyjska uparcie odmawiała rozpatrzenia problemów, z którymi borykają się polscy przewoźnicy.

Dopiero konsekwencja strony polskiej zmusiła stronę rosyjską, by pochyliła się nad warunkami wykonywania przewozów. Pod wieczór drugiego dnia obrad Rosjanie przystali na wpisanie do protokołu wspólnego uzgodnienia, że podczas powtórnej kontroli nie może być podważana decyzja poprzedniej w zakresie określenia rodzaju przewozu i rodzaju wymaganego zezwolenia.

Jednocześnie nie będą nakładane kary na przewoźnika oraz kierowcę, a pojazd będzie mógł kontynuować jazdę, za wyjątkiem przypadków wykrycia

sfałszowanych dokumentów, na podstawie których określany był rodzaj przewozu.

Kolejną kwestią negocjacji pozostawała dodatkowa pula zezwoleń na rok bieżący. Dla naszych firm transportowych ważne są wszystkie rodzaje zezwoleń, ale szczególnie potrzebne są do/z krajów trzecich. Polscy przewoźnicy są bardzo aktywni na rynku europejskim i często mają kontrakty na transporty z krajów UE do Federacji Rosyjskiej.

Po kolejnej rundzie niełatwych rozmów uzgodniono przekazanie stronie polskiej dodatkowo 9 500 zezwoleń Kr-3, co stanowi prawie 20 proc. całej puli tych zezwoleń na rok bieżący (na rok 2017 polscy przewoźnicy otrzymali 48 tysięcy do/z krajów trzecich). Rosyjscy przewoźnicy otrzymają dodatkowo 20 tysięcy zezwoleń ogólnych.

Na drugą połowę października zaplanowane jest następne spotkanie Komisji Mieszanej, w Polsce, które ma być poświęcone ustaleniu kontyngentu zezwoleń na rok 2018.

**NACZEPA
KÄSSBOHRER SCS-X
RATA DLA CIEBIE**

250€*



* kalkulacja dla miesięcznej raty przy 72 miesięcznym okresie finansowania

reklama

Gwarantujemy najwyższej jakości sprzęt i bezpieczeństwo finansowania oraz:

- > **ratę już od 250 €** miesięcznie dla okresu 72 miesięcy i wartości końcowej 16%
- > **udział własny 0%** i brak opłat wstępnych
- > **24-miesięczną gwarancję** na naczepę

Doradcy
Millennium Leasing:

Region Centralny
Paweł Pietrzykowski, Warszawa ☎ 695 982 805
Paweł Goleba, Lublin ☎ 695 982 718

Region Północ
Łukasz Falk, Gdańsk ☎ 601 683 414
Paweł Pańnikowski, Olsztyn ☎ 798 999 006

Region Południe
Janusz Kurasiewicz, Katowice ☎ 695 982 769
Maciej Joachimiak, Kraków ☎ 693 880 021
Małgorzata Fuchs, Rzeszów ☎ 604 574 474

Region Zachód
Mariusz Marczewski, Poznań ☎ 695 982 773
Michał Perucki, Poznań ☎ 501 302 802

Regionalni Przedstawiciele
Kässbohrer:

Oddział Centrum – Konik Nowy
Marcin Izdebski ☎ 603 777 350
Ireneusz Kołodziej ☎ 601 808 508
Marcin Gmitrzk ☎ 663 300 401

Oddział Zachód
Rafał Badziński ☎ 603 607 504

Oddział Północ – Gdańsk
Daniel Kozikowski ☎ 605 577 723

Oddział Południe – Katowice
Adam Bauerek ☎ 602 642 074
Piotr Maciejowski ☎ 609 234 235

Powyższe ogłoszenie i zawarte w nim dane, kryteria czy też warunki, nie stanowią oferty w rozumieniu Kodeksu Cywilnego i mają charakter wyłącznie informacyjny oraz przykładowy.

Millennium
leasing

TIMEX S.A.

timexsa.pl | millenniumleasing.pl | kaessbohrer.com.pl

KARTA FLOTOWA
MOYA FIRMA



OSZCZĘDNOŚĆ
CZASU I PIENIĘDZY DLA FIRM | ☎ 505-505-105
bok@moyastacja.pl



**OGÓLNOPOLSKA SIĘĆ
STACJI PALIW**

**Wielkie
oszczędności
w Europie!**



Karta paliwowa
dla **madrych Przewoźników**

Najprostszy cennik: tylko jedna
tygodniowa cena na wszystkich stacjach w 1 kraju

www.iqcard.at

moya
sieć stacji paliw



Ciężarówki na wodór

Kenworth na wodór z ogniwami Toyoty trafi 23 października do pracy w Kalifornii. Samochód napędzany jest przez silniki elektryczne o łącznej mocy 670 KM i maksymalnym momencie obrotowym 1800 Nm, czerpiące prąd z dwóch ogniw paliwowych wziętych z Toyoty Mirai. Ciągnik waży niewiele mniej od napędzanego dieslem. Zasięg ciężarówki z czterema zbiornikami wypełnionymi 40 kilogramami wodoru wynosi do 320 km. Samochód będzie obsługiwał połączenia pomiędzy magazynami Los Angeles i Long Beach, niektóre trasy będą liczyć do 150 km. Dopuszczalna masa całkowita zestawu wynosi 80 tys. funtów (ponad 36 ton).



Kierowcy czują się zagrożeni

Napady terrorystów na ciężarówki sprawiają, że zachodnioeuropejskie miasta barykadują ulice i utrudniają wjazd ciężkich pojazdów do centrów, niepewnie czują się także kierowcy.

Według badań firmy Inelo, 31 proc. kierowców zawodowych czuje się zagrożonych podczas wykonywania pracy. Coraz częściej wyposażają się w środki obrony: 18 proc. decyduje się na gaz pieprzowy, 7 proc. na paralizator, 5 proc. przewozi w kabinie ciężkie przedmioty, a drugie tyle ostre (nóż, maczeta), 2 proc. ma teleskopową pałkę, zaś 1 proc. kij bejsbolowy.

Ustawa o broni i amunicji dopuszcza zakup paralizatora i gazu pieprzowego oraz użycie ich w obronie koniecznej. Zastosowanie paralizatora, o średniej wartości prądu w obwodzie do 10 mA, lub gazu pieprzowego wobec napastnika nie zagraża jego życiu.

Kierowcy jednak uważają, że powyższe środki nie są skutecznym rozwiązaniem problemu napadów. Wśród

ankietowanych kierowców 33 proc. uważa, że miejsca szczególnie niebezpieczne powinny być wykluczone z mapy podróży. 30 proc. uważa za cenną możliwość natychmiastowego powiadomienia służb bezpieczeństwa o sytuacjach niebezpiecznych.

19 proc. twierdzi, że ich poczucie bezpieczeństwa wzrosłoby, gdyby mieli potwierdzenie spedytora otrzymania informacji o zagrożeniu. Taki sam odsetek uważa, że pracodawcy powinni wyposażać auta w dodatkowe środki obronne. Natomiast 12 proc. wskazuje, że bezpieczeństwo poprawiłby natychmiastowy kontakt ze służbami w razie zagrożenia.

Badanie wskazuje, że 65 proc. polskich firm przewoźnych korzysta z systemów telematycznych. 30 proc. z nich ma możliwość natychmiastowego powiadomienia służb o sytuacjach niebezpiecznych, natomiast 19 proc. systemów potwierdza otrzymanie wiadomości.

Brexit utrudni życie przewoźnikom

Rozmowy w sprawie Brexitu toczą się powoli i negocjatorzy stwierdzili, że w przewozach niezbędne będą pre-deklaracje. Nie jest jednak jasne, jakie szczegóły kryją się za tym stwierdzeniem. IRU ostrzega przed zbyt dużym obciążeniem administracyjnym, które zwiększy koszty działalności. Strony nie uzgodniły także czasu trwania okresu przejściowego. Obecna sytuacja jest niejasna, prawdopodobny jest powrót do kartetów TIR.

Wielka Brytania – kary za spanie w kabinie

Od 1 listopada 2017 r. brytyjska Agencja Normalizacyjna ds. Kierowców i Pojazdów DVSA zacznie karać kierowców grzywnami w wysokości do 300 funtów, jeśli będą oni spędzać cały okres tygodniowego wypoczynku w pojeździe w miejscach, gdzie stwarza to problemy. Przykładem może być spędzanie przez kierowcę ciężarówki całej przerwy w kabinie pojazdu stojącego w zatoce na drodze. Kontrolerzy ruchu DVSA skupią się na tych miejscach, gdzie stwarza to największe problemy, np. w obszarach mieszkalnych i zatokach. DVSA będzie również współpracować ze swoimi odpowiednikami w innych krajach, aby uporać się z zagranicznymi operatorami, których kierowcy regularnie tak postępują.

Inspektor roku 2017

12 i 13 września na autodromie Polskiego Związku Motorowego w Bydgoszczy gościli inspektorzy transportu drogowego z szesnastu wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Konkurs zorganizowany przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy i Główny Inspektorat Transportu Drogowego wyłonił najwszechstronniejszych inspektorów transportu drogowego w kraju. Przed rozpoczęciem ceremonii nagradzania minutą ciszy uczczono pamięć inspektora Inspekcji Transportu Drogowego Pawła Stępnia, który 28 sierpnia br. zginął w trakcie wykonywania obowiązków służbowych. Inspektorzy rywalizowali w ośmiu konkurencjach:

- sprawdzenie wiedzy teoretycznej z zakresu przepisów prawnych wykorzystywanych w codziennej pracy,
- umiejętności udzielania pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków,
- umiejętności kierowania samochodem (jaz-

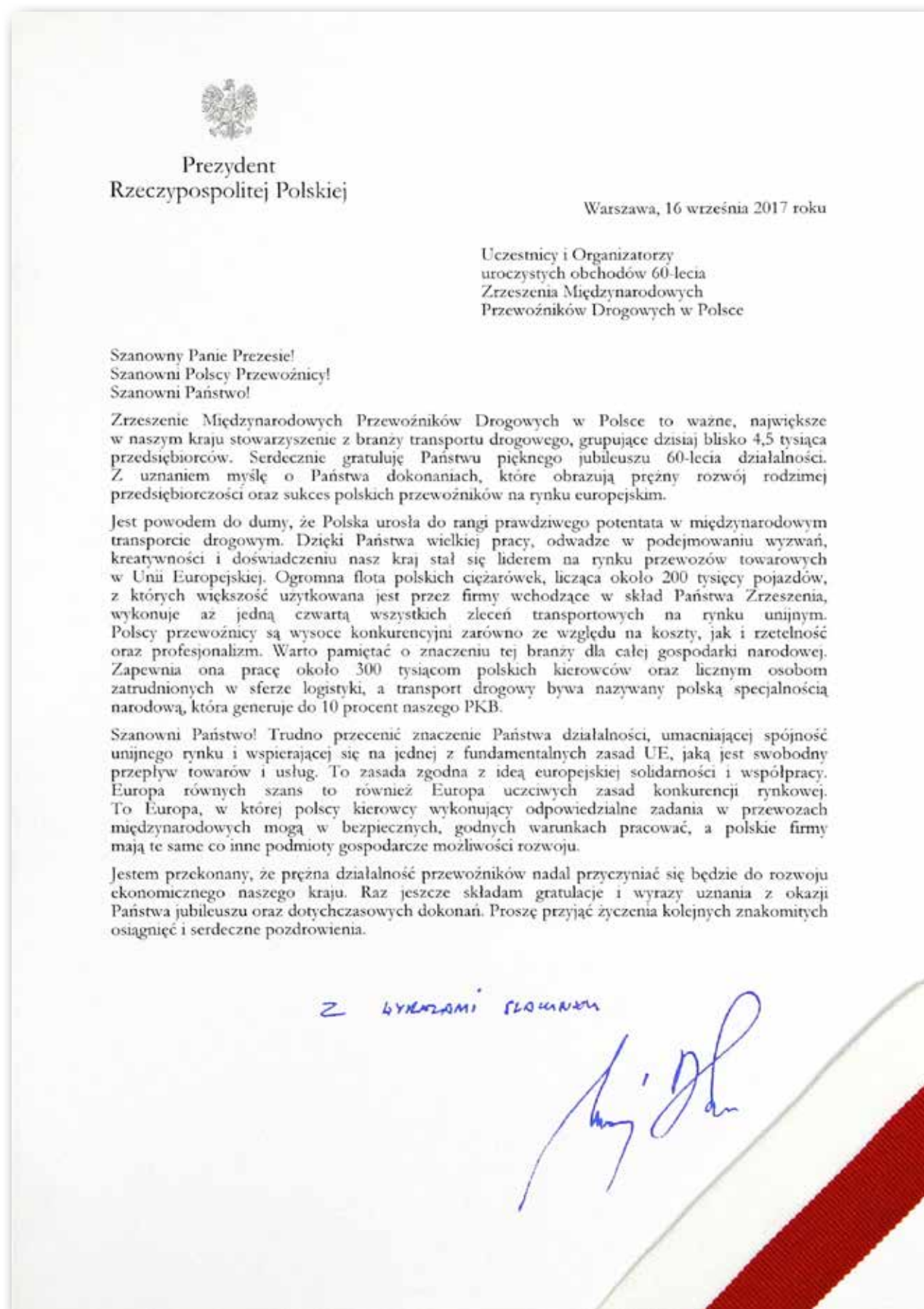
da sprawnościowa po torze przeszkód pojazdem typu „bus” na czas),

- umiejętności jazdy sprawnościowej samochodem osobowym z talerzem Stewarta,
- umiejętności jazdy sprawnościowej samochodem osobowym po płycie poślizgowej na czas,
- umiejętności jazdy motocyklem służbowym po torze kartingowym na czas,
- umiejętności jazdy technicznej motocyklem służbowym (pokonanie wyznaczonej trasy z wykorzystaniem jazdy na wzniesieniu, pokonanie pochylni i toru z przeszkodami ustawionymi z pachotków),
- umiejętności jazdy sprawnościowej motocyklem służbowym po wyznaczonym torze w jak najdłuższym czasie.

Pierwsze miejsce drużynowo zajęli inspektorzy z woj. kujawsko - pomorskiego. Na drugim miejscu uplasowała się drużyna z województwa lubelskiego. Trzecie miejsce przypadło inspektorom z Małopolski.



List Prezydenta RP



Listy od przyjaciół



Z okazji jubileuszu ZMPD otrzymało listy od osób i instytucji, które współpracują ze Zrzeszeniem. Dziękujemy za miłe słowa i dzielimy się nimi z czytelnikami.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk

Z okazji jubileuszu 60-lecia Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce chciałbym wyrazić słowa uznania wszystkim przewoźnikom skupionym w tej zaśluzonej dla transportu organizacji.

Wyrazy szacunku kieruję przede wszystkim do tych, którzy tworzyli tę organizację w 1957 roku. Ich wizja stworzyła podwaliny pod organizację, która wspomaga w prowadzeniu działalności swoich członków, często w bardzo trudnych sytuacjach.

Chociaż organizacja powstała w zupełnie innych realiach gospodarczych, to dzięki ZMPD polski transport drogowy zdobywał coraz to nowe rynki dla swoich usług, a przedsiębiorstwa i kierowcy doświadczenia w ich obsłudze.

Transport drogowy w Polsce to kilkadziesiąt tysięcy miejsc pracy, musimy bronić tego sektora i jako rząd robimy to podczas każdego spotkania z europejskimi decydentami. Nie bez znaczenia jest wsparcie, którego udzielają nam organizacje przewoźników, w tym w szczególności ZMPD.

Gratuluje Zrzeszeniu tak pięknego jubileuszu i zapewniam o dalszej współpracy w rozwiązywaniu problemów branży transportu drogowego.

Zdarzało się, że Ministerstwo i Zrzeszenie w wielu ważnych dla branży sprawach miało odmienne zdanie, lecz dzięki rzeczowej dyskusji ostatecznie udawało się osiągać kompromis.

Mam nadzieję, że w dalszym ciągu będziemy wspólnie poszukiwali rozwiązań wspierających polską branżę transportową.



Prezydent IRU Christian Labrot, poprzednio dyrektor zarządzający Niemieckiego Stowarzyszenia Transportu i Logistyki Gospodarczej (BWVL)

Polscy przewoźnicy świadczą doskonałej jakości usługi dla klientów w całej Europie, a szczególnie dla niemieckiego przemysłu i handlu. ZMPD i przywódcy Zrzeszenia z sukcesem obejmują opieką polskich przedsiębiorców od sześćdziesięciu lat, reprezentując ich na wszystkich politycz-



nych i gospodarczych poziomach w Polsce i na całym świecie. ZMPD nie tylko walczy w imieniu firm członkowskich, ale także oferuje im wiele usług, ułatwiając przedsiębiorcom prowadzenie działalności. ZMPD współpracuje także z niemieckimi zrzeszeniami przewoźników, wymieniając informacje, opinie, zacieśniając współpracę.

Dla mnie osobiście obecny prezes ZMPD Jan Buczek jest wyjątkowym przykładem przywódcy, który nie tylko przemawia i zajmuje stanowisko, ale także działa z dużym osobistym zaangażowaniem. Bierze udział nie tylko w pracach ZMPD, ale i na forum Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - IRU. Od samego początku jego międzynarodowej kariery w IRU postrzegam go jako człowieka o wyraźnych poglądach, który jednakże ma szacunek dla opinii innych osób i dąży do kompromisu, aby wypracowane rozwiązanie służyło wszystkim stronom. Bardzo cenię sobie pracę z prezesem Janem Buczkiem i życzę jemu oraz całemu ZMPD wszystkiego najlepszego, wielu nowych pomysłów, jak przezwyciężyć bieżący kryzys naszego przemysłu. Już oczekuję 70-lecia tej organizacji.

Członek prezydium IRU Radu Dinescu, sekretarz generalny rumuńskiego stowarzyszenia UNTRR

Z ZMPD zetknąłem się kilkanaście lat temu przy okazji działalności w IRU. Nasze kontakty zacieśniły się, gdy w grudniu 2011 roku weszły nowe unijne regulacje. Odbywałem wtedy dużo spotkań w Parlamencie Europejskim i Komisji Europejskiej. By-

łem jedynym przedstawicielem spośród nowych dwunastu państw UE i zwróciłem się do wszystkich stowarzyszeń przewoźników spośród tych krajów o wsparcie, aby nasz głos był słyszalny. Druga strona była dobrze zorganizowana.

Jan zareagował na moje prośby i tak zaczęliśmy bliżej współpracować. ZMPD zorganizowało w lutym 2013 roku spotkanie w Warszawie i od tej pory mamy wszyscy stałe kontakty. Wypracowaliśmy jedną pozycję krajów wschodnioeuropejskich, ale jesteśmy otwarci dla wszystkich, którzy ją podzielają, niezależnie od położenia geograficznego.

Z Janem i ZMPD zorganizowaliśmy dwa protesty w Brukseli: w marcu 2015 roku przed Parlamentem Europejskim i w czerwcu 2016 roku przed Komisją Europejską. W obu największe wsparcie dało ZMPD, w obu najliczniejszy udział mieli członkowie Zrzeszenia.

Koordynujemy protesty, organizując je w tym samym czasie; w ten sposób wyraziliśmy sprzeciw wobec wprowadzenia MiLoG i Loi Macron. Tego samego dnia zorganizowaliśmy manifestacje i używaliśmy tego samego przekazu.

Z Janem dzielimy te same poglądy na przyszłość transportu drogowego, razem bronimy naszych interesów i wolnego rynku.

Sekretarz generalny IRU Umberto De Pretto

Jestem dumny z tego, że znam Jana Buczkę od ponad dwudziestu lat. Każdemu, kto spotka Jana, rzuci się w oczy jego niespożyta energia, bezkompromisowe oddanie sprawom trans-

portu drogowego oraz pomysłowość w tworzeniu innowacyjnych rozwiązań zwiększających efektywność naszego przemysłu.

Gdy w 2013 roku zostałem sekretarzem generalnym IRU, wiedziałem, że mogę liczyć na Jana jako szefa ZMPD, jednej z wzorcowych organizacji członkowskich IRU. ZMPD rozwija się z sukcesem dzięki wizji Jana oraz jego bezinteresownej pomocy polskim przedsiębiorcom, którzy obsługują europejski handel. Jan zaprezentował to samo oddanie i energię po 2014 roku, gdy został ceniowym członkiem Prezydium IRU, zapewniając, że każda decyzja podjęta przez ten organ ma pozytywny wpływ na przemysł, który tak dumnie reprezentuje. Dziękuję Janie!

Prezes ASMAP Ukraina Leonid Kostyuczenko

W kwietniu 1992 roku na 23. Kongresie IRU Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Ukrainy (ASMAP UA) zostało przyjęte do Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego.

W tym czasie była już podpisana umowa między rządem Ukrainy a rządem Rzeczypospolitej Polskiej o przewozach międzynarodowych i wtedy zwróciliśmy się o pomoc do ZMPD i otrzymaliśmy niezbędną ilość karne-
tów TIR.

ZMPD okazało wsparcie naszym członkom i umożliwiło uzyskanie karne-
tów TIR do czasu, gdy ASMAP UA spełnił warunki otrzymania karne-
tów TIR w IRU.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) jest naszym niezawodnym na-



uczycielem i partnerem, a doświadczenie i konsultacje prezesa ZMPD Jana Buczka są dla nas bezcenne.

Mamy wspólny cel: stworzenie warunków dla pracy przewoźników międzynarodowych, a doświadczenie wynikające z naszej współpracy wskazuje, że razem stanowimy siłę!

Europoseł Kosma Złotowski

Pierwsze spotkanie miało miejsce w trakcie wizyty pana prezesa w Parlamencie Europejskim w 2014 roku. Było to spotkanie w biurze poselskim w Brukseli na temat bieżących problemów i wyzwań dla polskiego sektora transportu drogowego w UE.

Kontakt z ZMPD jest utrzymywany na bieżąco, szczególnie z przedstawicielstwem Zrzeszenia w Brukseli, w sprawach dotyczących sektora transportu drogowego, omawianych na poziomie Parlamentu Europejskiego.

Europoseł Elżbieta Łukacijewska

Pana prezesa Jana Buczkę osobiście miałam przyjemność poznać jeszcze kiedy byłam posłem na Sejm RP kilka lat temu. Dłuższa rozmowa, która zapoczątkowała bezpośrednią współpracę, odbyła się ponad 3 lata temu - spotkaliśmy się w Strasburgu podczas sesji plenarnej PE. Zaczynałam wtedy drugą kadencję w Parlamencie Europejskim, ale z nowymi wyzwaniami, jako świeżo upieczona członkini Komisji Transportu i Turystyki. To wtedy zajęłam się merytorycznie sprawami transportu i wpływem decyzji Komisji Europejskiej na polski rynek usług transportowych.

Spotkanie dotyczyło problemów

polskiego sektora transportowego, a dokładniej powstałej wówczas groźby wprowadzenia przez Niemcy płacy minimalnej dla przewoźników międzynarodowych i tranzytowych. Komisja Europejska już wtedy zapowiadała wprowadzenie szeregu zmian w przepisach legislacyjnych, zwanych obecnie Pakietem Mobilności.

Rozmawialiśmy m.in. o działaniach protekcyjnych krajów zachodniej Europy i o potencjalnych zmianach, jakie KE mogła wprowadzić: zmianach w zasadach przeprowadzania operacji kabotażowych czy o zakazie odbierania odpoczynku tygodniowego w kabinach pojazdów. Teraz wiemy, że nasze obawy były słuszne.

Pan prezes Buczek przybliżył mi działalność ZMPD i przedstawił problemy, z jakimi borykały się wtedy firmy transportowe w Europie.

Dzięki temu spotkaniu mogliśmy obrać strategię na przyszłość. Zawsze podkreślam, że jako polityk nie jestem ekspertem jeżeli chodzi o techniczne aspekty dotyczące sektora transportu. Dlatego bardzo ważna jest dla mnie współpraca, rozmowa i czerpanie wiedzy od ekspertów - jakimi niewątpliwie jest zespół ZMPD.

Moje biuro i przedstawiciele ZMPD są w stałym kontakcie. Systematycznie konsultujemy się z ekspertami ZMPD podczas prac Komisji Transportu, a także prowadzimy rozmowy oraz odbywamy spotkania. Czy to przy okazji takich wydarzeń, jak protest przewoźników pod Parlamentem Europejskim przeciwko wprowadzeniu płacy minimalnej przez Niemcy, czy podczas konferencji takich jak ta zorganizowana m.in. przeze mnie 7 czerwca 2017 r. w Parlamencie Euro-

pejskim na temat ogłoszonego przez Komisję Europejską Pakietu Mobilności, na którą zaprosiliśmy przedstawicieli ZMPD do wygłoszenia prelekcji w panelu.

I to właśnie Pakiet Mobilności będzie stanowił podstawę naszej współpracy na najbliższe miesiące. Wszystkie rozporządzenia, jakie przygotowała Komisja Europejska, będą miały ogromny wpływ na przyszłość polskiego rynku transportowego. Jako sprawozdawcę-cień do rozporządzeń 1071 i 1072 o dostępie do zawodu oraz do rynku przewoźów z ramienia największej grupy w Parlamencie Europejskim - Europejskiej Partii Ludowej - czeka mnie ciężka i pełna wyzwań droga, dlatego liczę na bliską współpracę merytoryczną z ZMPD.

Posel Bogdan Rzońca

Pamiętam spotkania podczas posiedzeń Komisji Infrastruktury, jeszcze kiedy byłem posłem opozycji, było to w 2012 roku. Zdecydowany głos prezesa, znajomość rzeczy i jasne formułowanie myśli o prawach przewoźników drogowych utkwiły mi w pamięci.

Branża międzynarodowych przewoźów drogowych jest profesjonalnie zorganizowana, ale konkurencja w tym obszarze jest ogromna. Pamiętam, że prezes przedstawiał z jednej strony drogę do sukcesu polskich przewoźników, a z drugiej strony mówił o tym, że chwila nieuwagi czy zaniedbań może zniweczyć ten sukces. To, co wynikało z wypowiedzi prezesa, to potrzeba uświadomienia nam, politykom, jak wielu ludzi pracuje na ten sukces i jakie środki z tej działalności trafiają do budżetu państwa. ■

Odznaczenia państwowe



KRZYŻE KAWALERSKI
ORDERU ODRODZENIA POLSKI



SREBRNY I BRĄZOWY
KRZYŻ ZASŁUGI



ZŁOTY, SREBRNY I BRĄZOWY
MEDAL ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

KRZYŻEM KAWALERSKIM ORDERU ODRODZENIA POLSKI

- **Byglewski Adam** – wiceprezes ds. finansowych ZMPD, konsul honorowy Wielkiego Księstwa Luksemburga z jurysdykcją w województwie podlaskim i lubelskim, założyciel firmy Adampol SA, lider Polsce i jedna z czołowych firm transportowych w całej Eurazji
- **Jakoniuk Jarosław** – prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej, ekspert w dziedzinie współpracy gospodarczej polsko-rosyjskiej w sektorze transportu drogowego, aktywista i promotor regionu białskiego, z zamiłowania opiekun i obrońca mogił poległych powstańców i żołnierzy II Rzeczypospolitej

SREBRNYM KRZYŻEM ZASŁUGI

- **Edelmuller-Generaux Barbara Teresa** – prezes Batimu – kobieta, która zarządza dużą firmą transportową od ponad 20 lat
- **Kaczmarczyk Gerard Marek** – właściciel renomowanej firmy transportowej GERDEX, członek

Zarządu Łódzkiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów

- **Kapcia Marek** – wiceprezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Galicja, hojny darczyńca, fundator wielu inicjatyw społecznych
- **Kardas Wojciech Jerzy** – solidny przedsiębiorca z Małopolski i aktywny działacz społeczny w transporcie
- **Klimek Andrzej** – zasłużony transportowiec, jeden z założycieli Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Galicja, filantrop i darczyńca
- **Łacny Janusz** – prezydent Międzynarodowej Unii Transportowej Drogowego IRU w latach 2008-2015
- **Olszański Kazimierz** – z zawodu rzetelny przedsiębiorca, z zamiłowania społecznik zaangażowany w sprawy transportu
- **Rejek Tomasz Adam** – prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych
- **Szepietowski Jerzy** – członek Zarządu ZMPD, a także wieloletni delegat na Zgromadzenie Ogólne Zrzeszenia
- **Wardecki Jan** – aktywny działacz w środowisku transportowym, pro-

wadzi firmę transportową od ponad 20 lat

- **Zimny Bogusław Adam** – członek Komisji Rewizyjnej ZMPD

BRĄZOWYM KRZYŻEM ZASŁUGI

- **Aszyk Andrzej** – zasłużony przewoźnik z Warmii i Mazur
- **Chełstowski Czesław** – członek Zarządu Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie
- **Dobrzyński Zbigniew** – członek Rady Zrzeszenia Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej
- **Jędrzych Adam Stanisław** – prezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych
- **Kamiński Artur Marcin** – członek Zarządu ZMPD, prezes Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Mazowsza w Sochaczewie
- **Kamiński Bogusław** – wieloletni delegat na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, członek Zarządu Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie
- **Kicel Grzegorz** – członek i wielo-

krotny delegat na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, założyciel oraz członek władz Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia

- **Miś Marian Franciszek** – przewoźnik z Małopolski, aktywny propagator edukacji dzieci w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym
- **Złotkowski Wojciech** – promotor i obrońca branży transportu drogowego na Dolnym Śląsku

MEDALEM ZŁOTYM ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

- **Borkowski Ryszard** – delegat na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, a także członek Komisji problemowej ZMPD do spraw przewozów i spedycji
- **Ducki Kazimierz** – członek-założyciel Stowarzyszenia Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej
- **Hałajko Henryk Jan** – członek Rady ZMPD, promotor Ziemi Lubelskiej, twórca śmiałych idei w transporcie i nie tylko, aktywista
- **Kaczorowski Mirosław** – wieloletni delegat na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, przedsiębiorca z Sochaczewa

■ **Kobylarz Marcin Józef** – przewodniczący Regionu Zachodniopomorskiego ZMPD

- **Miozga Józefa** – zasłużony członek ZMPD, w Zrzeszeniu od 17 lat, promotorka edukacji w zakresie transportu
- **Pawłowski Stanisław Edward** – doświadczony przewoźnik, innowator i wizjoner w swoim fachu
- **Sierhej Roman Ireneusz** – przewoźnik z Lubelszczyzny, członek ZMPD z wieloletnim stażem
- **Soboń Edward Ludwik** – wieloletni delegat na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, działacz społeczny i charytatywny
- **Stopa Bogusław Andrzej** – zasłużony przewoźnik z Regionu Łódzkiego ZMPD, delegat na Zgromadzenie Ogólne ZMPD
- **Strzała Krzysztof Stanisław** – członek Komisji Rewizyjnej ZMPD
- **Syliwoniuk Kazimierz Marian** – członek-założyciel Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obroty Przewoźników w Białej Podlaskiej, społecznik i darczyńca
- **Wachowski Andrzej** – pomysłodawca i organizator dorocznych Złotów Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych Master Truck, producent programu telewizyjnego o te-

matyce transportowej „Na osi”

- **Zdrodowska Małgorzata** – wiceprzewodnicząca Komisji Rewizyjnej ZMPD

MEDALEM SREBRNYM ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

- **Jańczuk Rafał Konrad** – prezes Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych
- **Kuna Jan** – przewoźnik z doświadczeniem, aktywny uczestnik wielu przedsięwzięć chroniących interesy przewoźników
- **Oleksiuk Jan** – przewodniczący Komisji Rewizyjnej ZMPD
- **Starostka Wiesław** – dyrektor Generalny ZMPD
- **Stępnicka Zofia** – członek Zarządu ZMPD

MEDALEM BRĄZOWYM ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

- **Stefaniuk Przemysław Karol** – propagator idei i ducha przedsiębiorczości w środowisku lokalnym
- **Wereszczyński Michał** – przedsiębiorca ceniony za wkład i zaangażowanie w rozwój polskiego transportu drogowego

Jubileuszowa Gala 60-lecia ZMPD

Za nami Gala z okazji sześćdziesiątych urodzin ZMPD. Dopisali dostojni goście, były odznaczenia, nagrody oraz dużo dobrej zabawy.

Piotr Gawelczyk

Gałę z okazji Jubileuszu 60-lecia Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, która odbyła się 16 września 2017 r. w hali Expo w Warszawie, otworzyło odczytanie listu od Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudy, który objął Jubileusz honorowym patronatem. List odczytała doradca Prezydenta RP Agnieszka Lenartowicz-Lysik.

Jubileuszową Galę ZMPD zaszczylicili obecnością: minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk, europejska komisarz ds. rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości i MŚP Elżbieta Bień-

kowska, ambasador nadzwyczajny i pełnomocny Republiki Białoruś Aleksandr Awierjanow, ambasador Republiki Kazachstanu Marguła Baimuchan z żoną, przedstawiciele ambasady Federacji Rosyjskiej, Republiki Bułgarii, wiceprzewodniczący Parlamentu Europejskiego Bogusław Liberadzki, posłowie do Parlamentu Europejskiego: Adam Szejnfeld, Janusz Zemke, przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury poseł Bogdan Rzońca, wiceprzewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury Jerzy Polaczek.

Gościliśmy także reprezentantów organizacji międzynarodowych, w tym zagranicznych stowarzyszeń przewoźników drogowych, a także naszych wieloletnich partnerów, działających w branży transportu

drogowego, m.in. producentów ciągników siodłowych i naczep, a także operatorów kart paliwowych oraz ubezpieczycieli. Słowem – przyjaciół oraz szeroko rozumianą rodzinę Zrzeszenia.

Kulminacyjnym momentem Gali było wręczenie zasłużonym przewoźnikom i działaczom ZMPD odznaczeń państwowych, nadanych przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudę. Ceremonię poprowadziła doradca Prezydenta RP Agnieszka Lenartowicz-Lysik.

Gala 60-lecia ZMPD była także właściwym momentem do uhonorowania osób i instytucji z uwagi na dokonania w działalności społecznej lub zawodowej na rzecz polskich przewoźników drogowych. Wśród wyróżnionych statuetką Przyjaciela

Transportu Drogowego znaleźli się ci, którzy mogą poszczycić się co najmniej 15-letnią działalnością na rzecz transportu. 16 września 2017 r. z rąk prezesa ZMPD Jana Buczka otrzymali je: Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego - IRU, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, prof. Bogusław Liberadzki, Mercedes-Benz Polska, a także Towarzystwo Ubezpieczeń InterRisk.

By docenić dobrodziejów, bez których Jubileusz nie byłby tak spektakularnym wydarzeniem, Zrzeszenie postanowiło wręczyć wyjątkowej urody statuetki-diamenty głównemu partnerowi Gali, firmie Mercedes-Benz Polska. Specjalne podziękowania otrzymali przedstawiciele firm – złotych sponsorów Gali: Towarzystwo Ubezpieczeń InterRisk,

Lutz Assekuranz, TimoCom, Kapsch Telematic Services, UTA, Timex, OCRK oraz Petronas Lubricants Poland.

Ponad 1 800 osób wstrzymało oddech, kiedy Actros - najnowszy model Mercedesa, w towarzystwie specjalnie przygotowanych na tę okazję muzyki i fajerwerków, dostojnie wje-

chał do wnętrza hali, w której odbywała się Gala.

Ten moment, jeden z najbardziej spektakularnych podczas wielogodzinnej uroczystości obchodów Jubileuszu 60-lecia, był trzymany przez organizatorów w najściślejszej tajemnicy, stąd też wrażenie, jakie wywołał, było piorunujące.



Specjalny Actros z numerem 1 z limitowanej serii 60 sztuk przeznaczonych wyłącznie dla członków ZMPD, jaką przygotował z okazji 60-lecia Zrzeszenia główny partner Jubileuszu - firma Mercedes-Benz. Tę najnowszej generacji ciężarówkę jako pierwszy kupił Artur Kowalczyk, a kluczyki do pojazdu otrzymał podczas Gali z rąk szefa europejskiej sprzedaży Mercedes-Benz Trucks Axela Glaesle'a.

Chociaż przewoźnicy powinni być przyzwyczajeni do widoku podobnych ciągników siodłowych, to jednak Actros cieszył się wyjątkowym

zainteresowaniem – praktycznie do końca trwania Gali był okupowany przez zmieniającą się grupę ciekawskich.

Pojawienie się Actrosa było tylko niewielkim fragmentem wyjątkowych atrakcji, jakie czekały na wszystkich, którzy chcieli spędzić sobotni wieczór, noc i niedzielny poranek na wspomnianiu początków największej organizacji skupiającej polskich międzynarodowych przewoźników drogowych.

O dobrą atmosferę i szybkie tempo zadbał współprowadzący Galę – razem z prezesem ZMPD Janem Buczek

– znany dziennikarz sportowy Maciej Kurzajewski, który ze swadą przypominał imponujące dane dotyczące siły międzynarodowego transportu drogowego w Polsce – ponad 210 tys. ciężarówek, ok. 31 tys. przedsiębiorstw, 25-procentowy udział w rynku przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej. Nawiązując do przysłowia „w jedności siła”, prezes Jan Buczek, dziękując całemu polskiemu środowisku transportowemu za dotychczasowe dokonania, skierował do wszystkich przewoźników zaproszenie do udziału we wspólnym, długim marszu.





Coś dla ciała

Jak nas karmili

Jadłospis na Galę ZMPD przygotował szef kuchni w hotelu Sheraton Marcin Sasin. Wraz z pięćdziesięcioma pracownikami i siedemdziesięcioma pomocnikami przez całą dobę przygotowali dania dla tysiąca ośmiuset gości. – Gala była wyjątkowo długa, trwała 12 godzin, więc przygotowaliśmy dwa niezależne posiłki: pierwszy – serwowany i drugi – podawany w bufecie – wyjaśnia szef kuchni. Pierwszy posiłek składał się z przystawki z wołowiny, zupy kremu z warzyw, kaczk i deseru, zatem kelnerzy zaserwowali łącznie 7 200 talerzy. – Jest to jedna z większych imprez, jakie obsługiwałem, ale nie przeraża wielkością, bo rekord należy do Gali, na której było 5 tys. osób. – porównuje Sasin. Dodaje, że przygotowania zaczynają się dobę przed podaniem posiłku. W piątek rano krojone były warzywa na zupę i wykonane prace przygotowawcze. – Podstawą jest zgrany zespół. W kuchni bankietowej mam dobrze dobrany, sprawdzony personel, z którym współpracuję już 15 lat – wyjaśnia szef kuchni. Sheraton ma specjalną kuchnię bankietową, wyposażoną w duże patelnie, piec konwekcyjne, w które można wtoczyć wózki z kilkuset kilogramami mięsa oraz garnki o pojemności 300 litrów. Na Galę ZMPD kuchnia przygotowała 600 litrów zupy. – Chodziło o to, aby z kilku miejsc można było wydać zupę dla wszystkich gości w ciągu ośmiu minut – tłumaczy szef. Nie mniej imponujący był bufet serwowany w drugiej części Gali. Dwie tony żywności szybko się rozeszło. Marcin Sasin jest szefem kuchni warszawskiego hotelu Sheraton oraz Sheraton Catering Service. W hotelu tworzy menu restauracji inAzia, SomePlace Else, Lobby Baru, Chef's Table oraz zarządza kuchnią bankietową. Jest związany z kulinariami od 19 lat.



Przekazanie kluczyków



Limitowany Actros nr 1 „60 lat ZMPD” trafił do Olsztyna

Pierwszego Actrosa z limitowanej serii „60 lat ZMPD” zakupił Artur Kowalczyk i właśnie on odebrał symboliczne kluczyki do pojazdu podczas Gali Jubileuszowej ZMPD. Przewoźnik z Olsztyna od dwudziestu lat prowadzi rodzinną firmę „Kowal”, która ma 8 ciężarówek. – Od sześciu lat mam kontakty z Mercedesem i bardzo sobie chwalę współpracę z olsztyńskim sprzedawcą Auto-Idea. Zawsze ma dla mnie czas i rzetelnie obsługuje samochody. Znam tam wszystkich ludzi, a serwis jest na najwyższym poziomie. Gdy zaproponowali mi zakup limitowanego ciągnika siodłowego, zgodziłem się bez wahania – zapewnia Artur Kowalczyk. – Samochód spodobał mi się, tym bardziej, że kabinę ma w barwach mojej firmy – dodaje. Przedsiębiorstwo specjalizuje się w przewożach żywności do krajów Europy. – Jeździmy do Francji, Niemiec, Beneluksu, rzadziej do krajów nadbałtyckich. Masa całkowita chłodniczych zestawów sięga czterdziestu ton, ale samochody zużywają średnio 25-26 litrów paliwa. Miałem na testach inne marki, ale żadna nie dorównała oszczędnością Mercedesom – zapewnia Kowalczyk. Dodaje, że do znacznego obniżenia spalania przyczyniło się wprowadzenie systemu PPC. Limitowany Actros ma bogate wyposażenie wspomagające kierowcę. – Najważniejszy jednak pozostaje kierowca. Jeżeli chce mu się wykorzystać systemy wspomagające, wówczas jest szansa na bardzo dobre rezultaty – podkreśla właściciel firmy Kowal. Jego przedsiębiorstwo każdorazowo przy odbiorze nowego samochodu korzysta ze szkoleń kierowców organizowanych przez Mercedes. – Po szkoleniach widać spadek zużycia paliwa, ale jeżeli kierowca nie ma chęci, po dwóch tygodniach wraca do starych nawyków. Więc choćby auto był najlepiej wyposażone, to efekty będą umiarkowane. Wiem to zresztą po sobie, że systemy jedynie wspomagają, a kluczowy jest kierowca – podkreśla Kowalczyk. Firmę założył 20 lat temu, gdy za pieniądze pożyczone w urzędzie pracy kupił furgon. Woził nim żywność i tej specjalizacji trzyma się do tej pory.

Oczywiście Gala nie byłaby Galą, gdyby nie część artystyczno-rozrywkowa. Zaproszeniem do zabawy na parkiecie był występ muzyków z wyjątkowego, składającego się z ponad 20 wokalistów i wokalistek, chóru Sound'n'Grace wykonującego muzykę gospel, soul, R&B i funk.

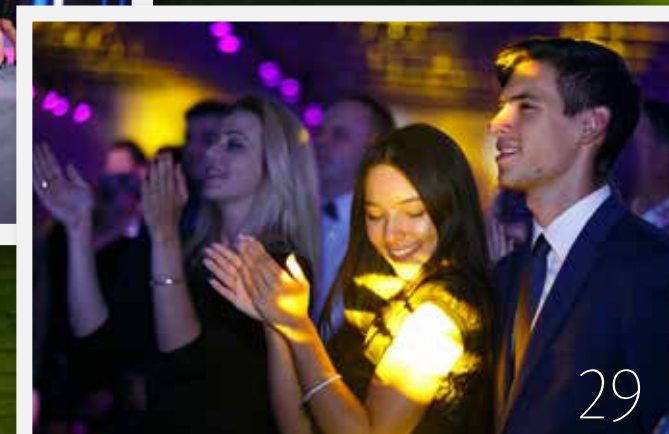
Po nich zaprezentowała się jedna z najbardziej popularnych piosenkarzek młodego pokolenia - Margaret, która zaśpiewała swoje największe przeboje. Do tego wysokiego pozio-

mu artystycznego dostosowało się żeńskie trio Glam Ladies – wyjątkowej urody trójka utalentowanych młodych kobiet, które zaśpiewały i zagrały m.in. znane covery. Do tanecznych szaleństw zaprosił także DJ, który poderwał na parkiet nawet najbardziej opornych.

Zgodnie z zaplanowanym co do minuty scenariuszem, oficjalne zakończenie Gali miało nastąpić o godz. 3.00. Jednak z przekazów naocznych świadków wiemy, że jesz-

cze długo po tej godzinie duża grupa gości Zrzeszenia bawiła się w najlepsze.

Jak wielokrotnie podkreślał w oficjalnych i kułuarowych wypowiedziach prezes ZMPD Jan Buczek, Gala była uhonorowaniem 60 lat pracy skupionych w Zrzeszeniu polskich transportowców. Ich niezwykłych w skali światowej dokonań i wspaniałej historii, która – jesteśmy o tym przekonani – tak naprawdę jest dopiero początkiem drogi.





Transportowy Oscar

Robert Przybylski

Sukces polskiej branży międzynarodowego transportu samochodowego jest wynikiem pracy kolejnych generacji przewoźników, kierowców, organizatorów, podkreślił prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek. Dodał, że właśnie przy okazji jubileuszu widać, jak wiele pokoleń uczestniczyło w budowie dzisiejszej potęgi tego przemysłu. Dlatego też kształt statuetki „Przyjaciela Transportu Drogowego” przypomina pałeczkę z biegów sztafetowych, choć tym razem jest to sztafeta pokoleń.

Gala ZMPD była dobrym miejscem do inauguracji wręczenia nagród „Przyjaciela Transportu Drogowego”. Wśród wyróżnionych statuetką Przyjaciela Transportu Drogowego znaleźli się ci, którzy mogą poszczycić się co najmniej 15-letnią działalnością na rzecz transportu. 16 września 2017 roku z rąk prezesa ZMPD Jana Buczka otrzymali je: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego - IRU, prof. Bogusław Liberadzki, Mercedes-Benz Polska, a także Towarzystwo Ubezpieczeń InterRisk.

Autorami projektu statuetki są: Nikodem Szpunar i Kamila Niedzwiedzka

IRU

W imieniu Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego statuetkę „Przyjaciela Transportu Drogowego” odebrali prezes IRU Christian Labrot oraz sekretarz generalny Umberto de Pretto.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Prezes ZMPD Jan Buczek wręczył statuetkę „Przyjaciela Transportu Drogowego” ministrowi Andrzejowi Adamczykowi.

Bogusław Liberadzki

Statuetka „Przyjaciela Transportu Drogowego” trafiła także do prof. Bogusława Liberadzkiego.

Mercedes-Benz

Dyrektor zarządzający Mercedes-Benz Trucks Przemysław Rajewski odebrał statuetkę „Przyjaciela Transportu Drogowego” dla firmy Mercedes-Benz Polska.

InterRisk

Prezes Towarzystwa Ubezpieczeniowego InterRisk Piotr Narloch otrzymał z rąk prezesa ZMPD Jana Buczka statuetkę „Przyjaciela Transportu Drogowego”.



Podziękowania dla sponsorów



ZMPD

Organizacja Jubileuszowej Gali ZMPD nie byłaby możliwa bez udziału sponsorów, czyli firm, które wspierają przewoźników. W podziękowaniu dla sponsorów za ich hojność, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych przygotowało wyjątkową

statuetkę – Diament 60-lecia ZMPD. Te piękne, szklane eksponaty o szlifowaniu klasycznego brylantu mają 10-centymetrową średnicę. Wręczył je sponsorom prezes ZMPD Jan Buczek.

Głównym partnerem Gali Jubileuszu 60-lecia ZMPD był Mercedes-Benz Polska, oficjalny importer samochodów Mercedes-Benz, który od 15 lat współpracuje z ZMPD jako Partner Strategiczny Zrzeszenia.

Złotymi sponsorami Gali zostały firmy:

- Towarzystwo Ubezpieczeń InterRisk. Spółka jest partnerem ZMPD od 2001 roku. Ubezpiecza nie tylko karnety TIR, ale także firmy i osoby prywatne.
- Lutz Assekuranz pośredniczy w sprzedaży produktów ubezpieczeniowych dla transportowej i spedycyjnej działalności na rynku krajowym i międzynarodowym.
- TimoCom - największa w Europie platforma transportowa dla wszystkich uczestników łańcucha dostaw. Od 20 lat łączy frachty z wolnymi przestrzeniami ładunkowymi.
- Kapsch Telematic Services to operator w segmentach poboru opłat drogowych, zarządzania ruchem, bezpieczeństwa i ochrony oraz intelligen-

tnych rozwiązań miejskich.

- UTA to jeden z największych emitentów kart paliwowych, któremu zaufało już tysiące klientów. Firma działa 60 lat na rynku europejskim i 25 lat na rynku polskim.
- Timex - generalny importer naczip Kässbohrer, a także producent naczip i przyczep, przystosowanych do przewozu każdego rodzaju ładunku.
- OCRK, czyli Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców od kilku lat świadczy usługi rozliczania czasu pracy kierowców i płacy minimalnej w Europie.
- Petronas Lubricants Poland jest obecna w Polsce od 1994 roku, od 2008 roku jako filia międzynarodowego koncernu paliwowego Petronas Lubricants International.

GŁÓWNY PARTNER

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



ZŁOTY SPONSOR



SREBRNY SPONSOR



BRĄZOWY SPONSOR



WSPÓŁPRACA



X Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe



www.rotra.targikielce.pl

Równolegle odbędą się Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

Autostrada-Polska

Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych i Pojazdów Specjalistycznych

Maszbud

Ceny promocyjne do 30 września

TARGI DAJĄ WIĘCEJ

Sprawdź na: facebook.com/targidajawiecej

Kompleksowa, unikatowa oferta

Dyrektor zarządzający Mercedes-Benz Trucks Przemysław Rajewski w rozmowie z Robertem Przybylskim przekonuje, że Actros z limitowanej serii na 60-lecie ZMPD w kolorze niebieski metalik, będzie ozdobą każdej floty.

■ **Dlaczego oferta limitowanego Actrosa „60 lat ZMPD” zasługuje na uwagę?**

Są tego cztery powody. Pierwszy to sam pojazd, czyli Mercedes-Benz Actros 1845 LS wyposażony w silnik najnowszej generacji OM 471, mający moc 450 KM oraz dysponujący momentem obrotowym 2200 Nm, a wszystko dopełnia zautomatyzowana skrzynia biegów Mercedes PowerShift 3. Jest to ciągnik siodłowy (rozstaw osi 3,7 m) o bardzo bogatym wyposażeniu, premiującym komfort i bezpieczeństwo eksploatacji dla klienta oraz kierowcy. Samochód posiada wszystkie systemy służące podniesieniu bezpieczeństwa jazdy, łącznie z systemem awaryjnego hamowania ABA 4 z ochroną pieszych oraz Asystentem Martwego Pola. Niskie koszty eksploatacji zapewnia oszczędzający paliwo układ napędowy drugiej generacji wspierany przez system Predictive Powertrain Control, który z wyprzedzeniem dobiera przełożenia skrzyni biegów do

topografii terenu i steruje zużyciem paliwa. Samochód wyposażony jest także w jednostkę systemu Fleetboard do zarządzania pojazdami, która może być uruchomiona na zlecenie klienta. Zatem jest to w pełni wyposażony pojazd, którego wyposażenie podnosi wydajność pracy.

O jego atrakcyjny wygląd zewnętrzny, jako wizytówki floty klienta, zadbał specjalny niebieski lakier metaliczny oraz pełny pakiet aerodynamiczny kabiny i osłon podwozia.

■ **Czy dostępny jest tylko w jednym malowaniu?**

Wszystkie Actrosy limitowanej serii są niebieskie (w kolorze ZMPD), za drzwiami kierowcy i pasażera mają jubileuszowy logotyp „ZMPD 60 lat”, natomiast same drzwi i podszycie zostawiliśmy puste, na logotyp firmy klienta.

■ **Jaki jest drugi powód?**

To pełny pakiet ubezpieczeniowy

naszego partnera, firmy InterRisk. Składa się on z ubezpieczeń OC, AC, NWW oraz asysty prawnej. Podkreślić trzeba, że to najwyższy pakiet ubezpieczeniowy, w którym nie występuje konsumpcja sumy ubezpieczenia po szkodzie, nie ma udziału własnego w szkodzie, w naprawach dokonywanych wyłącznie w ASO używane są tylko oryginalne części zamienne Mercedes, a do tego nie wlicza się amortyzacji części zamiennych. AC działa na terenie całej Europy. Asysta prawna to szybka pomoc telefoniczna w przypadku nagłych, zwłaszcza zagranicznych (Niemcy, Austria, Szwajcaria) zdarzeń drogowych.

■ **Przejdźmy zatem do trzeciego powodu.**

To nowa generacja opon Michelin X Line Energy, która jako pierwsza w przemyśle uzyskała klasę A oporów toczenia, zarówno w przypadku opon na osie sterujące, jak i napędowe samochodu, oraz toczne naczepy. Dzięki

ki tym oponom zestaw dalekobieżny może zaoszczędzić do 1 litra ON na sto kilometrów, bez utraty trwałości ogumienia. To jednak nie wszystko, bo Michelin Polska przygotował dla nabywców Actrosa limitowanej serii unikatową ofertę Gwarancja Spokoju X Line Energy. Jest to pakiet mobilności, mający wsparcie w punktach Michelin w całej Europie. Dzięki tej propozycji nabywcy unikalnej serii ciągników będą mogli prowadzić swój biznes nie martwiąc się o uszkodzenia opon. W przypadku każdego, nawet przypadkowego uszkodzenia opon eliminującego je z dalszej eksploatacji, firma Michelin zwróci koszt pozostałej ich wartości. W ten sposób wybrani klienci będą mogli bez strachu cieszyć się oszczędnościami paliwa od pierwszego po ostatni milimetr grubości bieżnika. Pakiet oznacza, że Michelin gwarantuje przewidywalność kosztów do maksymalnego przebiegu opon. Ponadto wysoka jakość opon Michelin umożliwia zaoferowanie dodatkowej usługi w ramach akcji jubileuszowej – „Gwarancji bieżnikowania opon”, która dodatkowo obniża koszty eksploatacji pojazdów we flocie klienta.

■ **Jaka jest gwarancja na samochód?**

Samochód w akcji otrzymuje gwarancję 2-letnią całopojazdową, łącznie z pokryciem kosztów holowania także w drugim roku użytkowania pojazdu, oraz 3-letnią gwarancję na układ przeniesienia napędu z ograniczeniem przebiegu do 450 tys. km. Podzespoły pojazdu, jak silnik z osprzętem, skrzynia biegów, tylny most są chronione gwarancyjnie z myślą o spokoju klienta.

■ **Czy kierowca też może liczyć na specjalne traktowanie?**

To jest czwarty powód zakupu, czyli wysoki komfort pracy prowadzącego. Limitowany Mercedes-Benz Actros 1845 LS wyposażony jest kabiną Big Space o wewnętrznej wysokości 2 m, wyposażoną w komfortowe fotele, duże schowki i podwójne łóżka. Podłoga jest płaska na całej powierzchni, co ułatwia funkcjonowanie kierowcy w pojeździe. Dodatkowo samochód został wyposażony w pakiet aerodynamiczny, który nie tylko zmniejsza spalanie, ale i szumy aerodynamiczne, co

zdecydowanie poprawia warunki pracy kierowcy.

■ **Czy cały wymieniony pakiet jest oferowany ze specjalnym, „jubileuszowym” rabatem?**

Tak, jest to limitowana oferta ze specjalną, limitowaną ceną. Gdyby wszystkie elementy wyposażenia kupować osobno, cena pojazdu przekroczyłaby 100 tys. euro. Samochody biorące udział w akcji otrzymały specjalny rabat i ich cena wynosi 85 tys. euro, zatem nabywcy oszczędzają ponad 15 tys. euro na pojeździe.

■ **Słyszałem, że zainteresowanie jest spore. Nie ma obawy, że kilku dużych przewoźników wykupi wszystkie samochody z tej oferty?**

Po pierwsze, jeden klient może kupić co najwyżej dwie jednostki. Po drugie, oferta skierowana jest tylko

do członków ZMPD, co dodatkowo zawęży liczbę nabywców. Mimo tego w trzy tygodnie sprzedaliśmy już ponad dwie trzecie samochodów, których przygotowaliśmy 60. Oferta ważna jest do końca roku lub do wyczerpania zapasów.

■ **W jakim finansowaniu można kupić limitowane Actrosy?**

Finansowanie jest dowolne. Możemy nawet przygotować kontrakt serwisowy w najwyższym poziomie, czyli Mercedes-Benz Complete. Kontrakt może obejmować okres użytkowania pojazdu nawet do 96 miesięcy, choć zazwyczaj klienci decydują się na wariant 36-60 miesięcy.

Dodatkowo InterRisk przygotował specjalne warunki ubezpieczenia wraz z ubezpieczeniem od utraty wartości pojazdu. Dlatego limitowany Actros „60 lat ZMPD” to naprawdę unikalna i kompleksowa oferta. ■



Rusza rejestr przewoźników

Zastępca głównego inspektora transportu drogowego Łukasz Bryła w rozmowie z Robertem Przybylskim omawia pracę nad rejestrem firm transportowych oraz przypomina zasady utraty dobrej reputacji.



■ **Dlaczego GITD tak późno przygotował system? Opóźnienie groziło zakazem wjazdu polskich ciężarówek do Francji.**

Pomimo wynikającego z prawa wspólnotowego obowiązku utworzenia rejestru w terminie do 31 grudnia 2012 roku, dopiero obecny Parlament zintensyfikował prace legislacyjne i doprowadził do uchwalenia ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie dro-

gowym, utrzymanie i rozwój rejestru.

Jednocześnie podkreślam, że opóźnienie Polski we wdrożeniu KREPTD nie mogło stanowić podstawy zakazu wjazdu polskich przewoźników drogowych na terytorium innych państw członkowskich UE.

■ **Kto przygotował system i czy GITD ma kody źródłowe oraz wszelkie prawa intelektualne do systemu?**

Zgodnie z treścią art. 1 pkt 13 ww. ustawy zmieniającej, rejestr funkcjonował będzie od 30 listopada 2017 r. W ramach KREPTD zostaną utworzone trzy ewidencje: ewidencja przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; ewidencja poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia 1071/2009 oraz ewidencja osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji.

rejestru oraz po każdej zmianie systemu. Co więcej, zgodnie z zapisami umowy zawartej z wykonawcą, GITD posiada wszelkie prawa intelektualne do systemu.

■ **Jak będzie wyglądała praca systemu: kto może żądać informacji lub tę informację przekazywać? Kiedy system rozpocznie działalność?**

Zgodnie z treścią art. 1 pkt 13 ww. ustawy zmieniającej, rejestr funkcjonował będzie od 30 listopada 2017 r. W ramach KREPTD zostaną utworzone trzy ewidencje: ewidencja przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; ewidencja poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia 1071/2009 oraz ewidencja osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji. Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym dane zawarte w pierwszej ewidencji będą jawne i publicznie dostępne, za wyjątkiem daty, miejsca urodzenia, a także adresu zamieszkania mikroprzedsiębiorcy i osoby zarządzają-

cej transportem. Natomiast dane zawarte w pozostałych dwóch ewidencjach udostępniane będą jedynie na wniosek: starostom, wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, organom Krajowej Administracji Skarbowej, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom oraz szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne do wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie, lub osobom, którym te informacje dotyczą.

■ **Czy baza przedsiębiorców będzie aktualizowana?**

KREPTD tworzony jest w celu uzyskania kompletnej, aktualnej i dokładnej bazy danych przedsiębiorców transportu drogowego, prowadzonej w formie elektronicznej. Dostęp do rejestru zapewniony będzie przez aplikacje internetowe, dając możliwość wymiany informacji dotyczących przedsiębiorców transportu drogowego z państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

Utworzenie rejestru zapewni sprawny przepływ informacji pomiędzy wszystkimi podmiotami biorącymi udział w procesie wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przedsiębiorcy drogowego, wydawania, zmiany i cofania licencji międzynarodowych na przewóz osób i rzeczy, podmiotami przeprowadzającymi egzaminy i wydającymi certyfikaty kompetencji zawodowych oraz podmiotami sprawującymi nadzór i kontrolę nad transportem drogowym. Co więcej, rejestry poszczególnych krajów UE są ze sobą sprzężone, tworząc ogólnoeuropejską bazę danych nazwaną European Register of Road Transport Undertakings (ERRU).

■ **Jak będzie wyglądał proces odbierania przewoźnikowi dobrej reputacji?**

Postępowania administracyjne w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji prowadzone są na zasadach określonych w art. 7d ustawy o transporcie drogowym. Przy dokonywaniu oceny dobrej reputacji organ bierze pod uwagę m.in.:

- liczbę naruszeń stwierdzonych w stosunku do liczby kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorcę bądź będących w jego dyspozycji oraz skalę prowadzonych operacji transportowych;
- możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w tym czy w przedsiębiorstwie podjęto działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożono procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego;
- interes społeczny kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, w szczególności jeżeli cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego spowodowałoby w znaczący sposób wzrost poziomu bezrobocia w miejscowości, gminie lub regionie;
- opinię polskiej organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych, działającej od co najmniej 3 lat, której przedsiębiorca jest członkiem.

■ **Czy tym razem nie będzie rozbieżności w sposobie liczenia naruszeń pomiędzy krajowymi rejestrami?**

Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 ustanowiło wspólną metodę obliczania częstotliwości występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia będą uznawane za poważniejsze przez właściwy organ państwa członkowskiego siedziby. Zgodnie z zasadą ogólną częstotliwość jest ustalana przy uwzględnieniu wagi naruszenia, czasu (okres przynajmniej roku od daty kontroli) i średniej liczby kierowców, którymi kieruje zarządzający transportem.

Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego organ wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji w przypadku uznania, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła proporcjonalną reakcję za popełnione naruszenia, lub też wydaje decyzję stwierdzającą, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona – w przypadku uznania, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za popełnione naruszenia.

**TransPoland
Translogistica**

**V Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki**

**8 - 10 listopada 2017
EXPO XXI WARSZAWA**

www.trans-poland.pl

**Łączymy Twój biznes
ze światem od 5 lat!**

**TransPoland
Translogistica**

Rocznica Krokodyli

Inspekcja Transportu Drogowego ma 15 lat. Formacja, z racji zielonych mundurów zwana „Krokodylami”, zatrudnia 700 osób i dba o bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz aby wszyscy uczestnicy rynku trzymali się reguł gry.

Piotr Gawelczyk

Wauli Biblioteki Narodowej w Warszawie 29 września 2017 roku odbyła się uroczysta gala z okazji 15-lecia Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Podczas uroczystości główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur przypomniał historię GITD oraz zadania, jakie były i są stawiane tej służbie.

Poruszano kwestię dobrej współpracy inspektorów z przedstawicielami branży transportu drogowego, których reprezentowali m.in. prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek oraz dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka, a także prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński.

Podczas jubileuszowej gali był też poruszany m.in. temat Pakietu Mobilności. W opinii zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Łukasza Bryły wprowadzenie przepisów w nim zawartych spowodowałyby, że organy kontrolne wszystkich służb europejskich musiałyby dodatkowo sprawdzać umowy o pracę, dokładny czas pobytu kierowcy w danym kraju czy też jego przemieszczanie się między krajami Unii Europejskiej. A to, przy aktualnych zasobach ludzkich GITD, doprowadziłoby do obniżenia poziomu bezpieczeństwa ze względu na odciążenie wielu inspektorów od ich dotychczasowych zadań.

Kontrolują i pomagają

Piotr Litwiński podkreślił, że przewoźnicy drogowi byli i są za tym, by Inspekcja była fachowym podmiotem, który zna się na transporcie i pilnuje bezpieczeństwa na drodze, a także zwalcza szarą strefę. – Chciałbym podziękować za

reaktywowanie Społecznej Rady Konsultacyjnej przy Głównym Inspektorze. Mamy możliwość spotkać się i porozmawiać o problemach. Dzięki takim właśnie spotkaniom – za co jestem szczególnie wdzięczny – został uruchomiony specjalny kanał komunikacji ze służbami dyplomatycznymi, co jest szczególnie istotne, gdy nasi kierowcy mają jakieś problemy za granicą. Dzięki Wam ci ludzie nie są pozostawieni samym sobie – powiedział przewodniczący OZPTD.

O istotnej roli, jaką zarówno na arenie krajowej, jak i międzynarodowej odgrywa Inspekcja Transportu Drogowego, a także o zachodzących zmianach w transporcie drogowym, mówili m.in. dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Bogdan Oleksiak, a także Maren Gläser z Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarowego z Niemiec oraz Frédéric Béchara, reprezentujący organizację europejską Euro Contrôle Route.

Podczas jubileuszowych obchodów nie mogło zabraknąć najwyższych odznaczeń, w tym Medali za Długoletnią Służbę oraz odznaczeń honorowych „Zasłużony dla transportu RP”, które wyróżnionym inspektorom i pracownikom ITD wręczyli minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk oraz szef GITD Alvin Gajadhur.

Wśród gości byli m.in. małżonka Prezydenta RP Agata Kornhauser-Duda, która objęła to wydarzenie patronatem honorowym, marszałek Senatu Stanisław Karczewski, minister Andrzej Adamczyk, a także licznie przybyli parlamentarzyści.

Z okazji jubileuszu Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce składa kierownictwu GITD oraz wszystkim inspektorom i pracownikom słowa najwyższego uznania za codzienną pracę na rzecz poprawy sytuacji na polskich drogach oraz podziękowania za coraz bardziej skuteczną walkę z nieuczciwymi przewoźnikami. ■

15 lat GITD

Trochę historii

W październiku 2002 r. inspektorzy ITD rozpoczęli pracę na drogach całej Polski.

W ciągu 15 lat skontrolowali ponad 2 mln 640 tys. pojazdów. Wydali 373 tys. decyzji administracyjnych dla przewoźników. Nałożyli również 353 tys. mandatów na kierowców z ustawy o transporcie drogowym oraz 244 tys. za łamanie przepisów prawa o ruchu drogowym. Inspektorzy zatrzymali 188 tys. dowodów rejestracyjnych. Przeprowadzili 22 tys. kontroli w siedzibach firm przewoźowych.

Dla poprawy stanu infrastruktury drogowej inspektorzy ważą ciężarówki. Przez 15 lat zważyli ponad 250 tys. pojazdów, nakładając 37 tys. decyzji administracyjnych na przewoźników i 28 tys. mandatów na kierowców.

Przeprowadzili także 236 tys. kontroli przewoźów ADR oraz 397 tys. kontroli przewoźu osób. Ponadto dokonali 32,5 tys. kontroli transportu zwierząt i 49,5 tys. kontroli przewoźu odpadów.

Rocznie inspektorzy ITD dokonują ponad 200 tys. kontroli drogowych. Najczęściej ujawniane naruszenia dotyczą nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku. Inspektorzy ITD angażują się także w akcje o charakterze profilaktycznym – edukacyjnym, których celem jest poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach.

NAPĘDZAMY TWÓJ BIZNES W EUROPIE



TRZY KARTY PALIWOWE - jedna umowa, jeden limit, jedna faktura

ZABEZPIECZENIE LIMITU - przez The Fuel Company

ZWROT PODATKU VAT I AKCYZY - netto, miesięcznie, kwartalnie

OPLATY AUTOSTRADOWE/DROGOWE - UE w tym Polska (A1, A2, A4, Viatoli)

20 000 STACJI W 28 KRAJACH EU:

- Swobodne manewrowanie zestawu ciągnikowego
- Monitorowane parkingi, z infrastrukturą socjalną
- Szybki diesel, dystrybutory AdBlue

- Produkty sklepowe - akcesoria dla samochodów ciężarowych
- Wsparcie przeszkolonej załogi - w/g standardów gwarantujących bezpieczeństwo transakcji flotowej

Dla każdej umowy dedykowany polski opiekun dostępny 24h.

Kontakt: biuro@thefuelcompany.pl; centrala tel. 22 755 37 77; tel. kom. 502 537 777
The Fuel Company ul. Tytusa Chałubińskiego 9/2, 02-004 Warszawa

WWW.THEFUELCOMPANY.PL

reklama

DKV CARD

Odkrywamy swoje karty w Rosji i na Białorusi

Paliwo i opłaty drogowe: jedna karta do wszystkich rozliczeń!
Niskie ceny i bezgotówkowe płatności na najlepszych stacjach na Wschodzie. Najkorzystniejsze warunki za pośrednictwem DKV Card.

dkv-euroservice.com

Teraz na 1263 stacjach Gazprom Neft

You drive, we care. **DKV**

Drakońska nowelizacja

Związki zawodowe i przewoźnicy uważają, że nowelizacja ustawy o transporcie drogowym godzi w prawa pracowników sektora transportowego.

Robert Przybylski

Nowelizacja zakłada zmianę trybu nakładania kar. Dotychczas nałożenie kary na pracowników firmy transportowej mogło nastąpić wyłącznie w sytuacji, gdy stwierdzono winę konkretnej osoby. Jeśli nie można było stwierdzić winy, postępowanie było umarzone. Rząd proponuje w nowelizacji nakładanie kar w trybie administracyjnym, na zasadzie tzw. winy obiektywnej. W tym postępowaniu nie bada się winy osoby obwinionej. Wystarczy stwierdzenie faktu naruszenia prawa.

Karać tylko winnych

Przeciwko takim zapisom zaprotestowała strona społeczna w Trójstronnym Zespole do spraw Transportu Drogowego. Na posiedzeniu 21 września wręczyła stronie rządowej swoje stanowisko. Strona społeczna to zarówno związki zawodowe, jak i pracodawcy.

W stanowisku strona społeczna podkreśla, że w przyjętej w 2011 roku nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, obie strony wypracowały stanowisko pozwalające karać tylko w sytuacji, gdy została stwierdzona wina konkretnej osoby.

W rządowej propozycji proponuje się nakładanie kar bez badania winy oso-

by obwinionej, jedynie w trybie administracyjnym. „Wystarczy stwierdzenie faktu naruszenia prawa, aby nałożyć sankcję administracyjną. Nie ma w tym przypadku znaczenia, czy obwiniony pracownik rzeczywiście spowodował naruszenie przez swoje działanie lub zaniechanie” – czytamy w stanowisku strony społecznej.

Podkreśla ona, że pracownik „może zostać ukarany karą pieniężną, nawet gdy nie miał jakiegokolwiek wpływu na naruszenie. Nałożenie kary może także, w związku z innymi przepisami ustawy oraz przepisami rozporządzenia 1071/2009 prowadzić do utraty kwalifikacji zawodowych, co w przypadku pracownika odbywa się w praktyce automatycznie i oznacza brak możliwości świadczenia pracy w charakterze zarządzającego transportem przez okres roku”.

W stanowisku strona społeczna podkreśla, że zaproponowana zmiana trybu nie ma nic wspólnego z wdrażaniem prawa unijnego, któremu poświęcona jest proponowana przez rząd nowelizacja. Dodaje, że rozporządzenia 1071/2009 i 2016/403 nie określają trybu, w jakim ustalana jest odpowiedzialność karna lub karno-administracyjna.

Strona społeczna stwierdza, że „jest to robione w naszej ocenie niejako przy okazji konieczności pełnego wdrożenia ww. rozpo-

ządzeń, wyłącznie w celu ułatwienia działań służbom kontrolnym zobowiązanym obecnie do szczegółowego badania wszystkich okoliczności faktycznych tworzących naruszenie prawa, kosztem praw procesowych pracownika”.

Związki zawodowe, a także pracodawcy zaniepokojeni są również propozycją znaczącego zwiększenia wysokości kar nakładanych na pracowników i pracodawców. „Uważamy, iż dotychczasowe zasady nakładania kar za naruszenie przepisów regulujących transport drogowy, jak i wysokość sankcji, są przedmiotem swoistego kompromisu uwzględniającego zasady słuszności. Jak wskazuje praktyka, doprowadziły one do faktycznego zmniejszenia ilości naruszeń”.

Strona społeczna wnosi o „pozostawienie dotychczasowych zasad odpowiedzialności wszystkich podmiotów i zasad regulujących przewóz drogowy osób i rzeczy, a także o ograniczenie nowelizacji ustawy o transporcie drogowym wyłącznie do niezbędnego minimum uwzględniającego konieczność transpozycji przepisów rozporządzenia (UE) 2016/403”.

Sankcje z limitem

W odpowiedzi zastępca głównego inspektora transportu drogowego Łukasz Bryła tłumaczy, że nowelizacja ustawy o transporcie

drogowym umożliwi zasilenie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego informacjami o poważnych naruszeniach przepisów unijnych wskazanych w rozporządzeniu 2016/403.

- Aktualnie obowiązujący stan prawny nie pozwala na równi traktować zarządzających transportem u przewoźników krajowych i zarządzających transportem u przewoźników zagranicznych. Dotychczasowa wymiana danych nie dotyczyła zarządzającego transportem. Dlatego też nie mogliśmy nakładać i egzekwować kar za naruszenia popełniane przez zarządzających transportem u przewoźników z innych państw UE – tłumaczy zastępca głównego inspektora.

Odnosząc się do obaw strony społecznej, dotyczących zbyt wysokich kar, przypomina, że obowiązująca od stycznia br. nowelizacja Kodeksu Postępowania Administracyjnego złagodziła zasady odpowiedzialności administracyjnej, zatem przewoźnicy nie mają powodu obawiać się absolutnego charakteru tej odpowiedzialności. – Tam, gdzie one wzrosły, mowa jest o naruszeniach niespotykanych wśród uczciwych przewoźników, jak brak licencji, niepoddanie się kontroli – wymienia Bryła. Podwyższenie sankcji dotyczy również naruszeń popeł-

nianych przez przewoźników zagranicznych w celu skuteczniejszej ochrony polskiego transportu.

Przyznał jednak, że w przypadku przejazdów pojazdami nienormatywnymi stwierdzenie naruszeń normatywności kilku elementów (nacisku osi i dopuszczalnej masy całkowitej) może skutkować karą nałożoną na podstawie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy prawo o ruchu drogowym.

Dyrektor generalny GITD Renata Rychter przyznaje, że widoczny jest opór strony społecznej w sprawie wysokości kar, ale In-

spekcja ma problemy z egzekucją kar. – Wzrosła liczba kontroli przewoźników zagranicznych i nowelizacja daje większe szanse egzekwowania należności od zagranicznych podmiotów – zauważa dyrektor generalny. – Dzięki nowelizacji będziemy mogli nakładać sankcje na zarządzających transportem w zagranicznych przedsiębiorstwach. Ponadto dotychczasowe przepisy nie zawierały ograniczeń w wysokości nakładanych grzywien i mandatów na kierowców. Dochodziły one nawet do łącznie ok. 18 tys. zł – przypomina Rychter.



10 lat
MAGYSTRAL – POLSKA

Magystral-Polska po raz drugi w swojej historii miała zaszczyt uczestniczyć w Jubileuszu działalności Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Jesteśmy dumni, że jako brązowy sponsor tak ważnego wydarzenia w naszej branży, jakim niewątpliwie były 60 urodziny ZMPD, mogliśmy być jego częścią. W 2017 roku wyjątkowo nastąpiła zbieżność okrągłych urodzin obu organizacji – ZMPD i Magystral-Polska.

Jako spółka-córka największego na świecie Koncernu Naftowego "Rosneft", Magystral-Polska obchodzi 10 urodziny istnienia na rynku polskim. Pomimo „różnicy wieku” łączy nas zdobyte doświadczenie, wiedza i wspólna pasja, związana z transportem.

Tak jak Zrzeszenie, od pierwszych chwil swojego istnienia do dnia dzisiejszego, wspiera polskich przewoźników, tak również Magystral-Polska, pod skrzydłami największego potentata naftowego – koncernu ROSNEFT, od momentu wydobywania ropy naftowej poprzez cały proces jej przetworstwa, dokonuje wieloletowych kontroli jakości, zanim paliwo trafi do stacji paliw, a następnie do baku pojazdu. Dzięki temu zapewniamy właścicielom polskich firm transportowych produkt najwyższej jakości.

Należy pamiętać, iż ważnym elementem w drodze do sukcesu jest wybór właściwych partnerów. Współpraca z polskimi przewoźnikami zobowiązuje do świadczenia usług najwyższej jakości. Świątujemy „Dekadę Dobrych Decyzji” – wyboru stabilnego i sprawdzonego dostawcy paliw.

reklama

DLA NIEKTÓRYCH TO ZWYKŁA KARTA PALIWOWA

DLA NAS TO MOŻLIWOŚĆ DOSTARCZANIA ZAAWANSOWANYCH NARZĘDZI DO ZARZĄDZANIA KARTAMI ONLINE

Shell Card Online to łatwy w obsłudze system, który umożliwia śledzenie każdej transakcji i pomaga w zarządzaniu Twoją flotą.

Skontaktuj się z nami by dowiedzieć się więcej lub odwiedź www.euroshell.pl

Shell Card
KARTA SHELL
TWÓJ PARTNER
W TRASIE

Szturm na klasy o profilu kierowca-mechanik

Tegoroczny wrzesień był wyjątkowo gorący. Nie ze względu na pogodę, lecz sytuację w szkolnictwie zawodowym, zwłaszcza jeśli chodzi o naukę zawodu kierowca-mechanik.

Piotr Gawęlczyk

Zainteresowanie młodych ludzi tą profesją jest tak duże, że szkoły publiczne zdecydowały się otworzyć już ponad sto klas o tym profilu. W porównaniu z ubiegłym rokiem ich liczba wzrosła aż o 120 procent. Jak skutecznie wykorzystać ten potencjał?

System dualny

Początek września, a co za tym idzie rozpoczęcie roku szkolnego 2017/2018, stał się okazją do dyskusji o przyszło-

Śławomir Jeneralski. Warto przypomnieć, że Gostynińskie Centrum Edukacyjne (GCE) było jedną z pionierskich placówek w Polsce, które podjęły decyzję o kształceniu w zawodzie kierowca-mechanik. Pierwsza klasa powstała rok temu, teraz wystartowała kolejna. W tym roku naukę rozpoczęło kolejnych dwunastu kandydatów do zawodu. We współpracy ze Starostwem Gostynińskim ZMPD zorganizowało wiosną 2017 roku konferencję poświęconą kształceniu kierowców w szkołach publicznych.

Wiceprzewodnicząca Komisji Rewizyjnej ZMPD Małgorzata Zdrodowska oraz dyrektor Centralnego Ośrod-

kowanego pracownika. System dualny pokazał, jak istotne jest zbudowanie między uczniem a przyszłym pracodawcą więzi opartej na zaufaniu, kompetencji i profesjonalizmie. Uczniowie nowo powstałej klasy będą odbywać zajęcia praktyczne w firmach członkowskich ZMPD - Adampol SA oraz Euro-Bial. W trakcie spotkania z przedstawicielami Zrzeszenia uczniowie otrzymali okolicznościowe dyplomy oraz życzenia promocji do kolejnych klas.

GCE i ZST są przykładami coraz większej liczby placówek oświatowych, które decydują się na tworzenie klas o profilu kierowca-mechanik. W wyniku przywrócenia w 2015 roku możliwości kształcenia tej profesji powstało ponad 110 klas o tym profilu, co świadczy o ogromnym zainteresowaniu młodych ludzi tym zawodem.

Szansa na kategorię C

Problem w tym, że obecnie nauczanie kończy się egzaminem na prawo jazdy kategorii B. Dlatego szkoły i środowisko przewoźników drogowych zabiegają o rozszerzenie podstawy programowej o umożliwienie zdobycia kwalifikacji w zakresie prawa jazdy kategorii C. Jest na to szansa, o czym powiedział podczas niedawnej konferencji zorganizowanej przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, dotyczącej kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik, minister infrastruktury



i budownictwa Andrzej Adamczyk. – Minister edukacji narodowej Anna Zalewska upoważniła mnie do poinformowania, że jest otwarta do rozmów ze środowiskiem transportowców na temat kształcenia uczniów na prawo jazdy kat. C – powiedział minister Adamczyk.

Gospodarz konferencji, prezes ZMPD Jan Buczek zauważył, że młodzi ludzie garną się do zawodu kierowcy, lecz ogromne koszty uniemożliwiają im podjęcie szkolenia. Wydatek związany z komercyjnym zdobyciem wszystkich kwalifikacji wynosi ok. 12 tys. zł, co dla większości młodych osób stanowi barierę nie do przejścia. Stąd tak ważne jest, by mieli szansę na podjęcie nauki tego zawodu w szkołach publicznych. – Dziś wszystko zależy od strony rządowej. Transport drogowy przynosi 12 mld zł do budżetu (i to tylko z podatku od paliwa i akcyzy), co powinno być koronnym argumentem dla wicepremiera Mateusza Morawieckiego w dyskusji o pomocy państwa w wyszkoleniu przyszłych pracowników i zarazem podatników. Jeśli chce się mieć korzyści, należy w pewnym momencie zainwestować. My tak zrobiliśmy na początku naszej działalności i to przyniosło sukces – powiedział prezes ZMPD.

Dobry start w dorosłość

Problem kształcenia kierowców zawodowych zauważyła także Rada Dia-

gu Społecznego - forum dialogu trójstronnego i współpracy pracowników, pracodawców oraz strony rządowej. Podczas posiedzenia 22 września 2017 roku zarekomendowała zmiany, które powinny nastąpić w nauczaniu zawodowym. Prezes ZMPD mówił o zmianach, które Zrzeszenie od dawna postuluje w rozmowach z Ministerstwem Edukacji Narodowej.

Zdaniem Jana Buczka dobry system kształcenia kierowców to koło ratunkowe dla gospodarki, która coraz dotkliwiej w wielu branżach odczuwa deficyt rąk do pracy. Wprawdzie szkoły branżowe nie są w stanie wypełnić luki na rynku pracy, ale ich rozwój to krok w dobrym kierunku. – Trzeba promować kształcenie zawodowe zarówno wśród młodzieży, jak i wśród rodziców – mówił prezes ZMPD. – Trzeba przekonywać, że solidna nauka zawodu w szkole branżowej, to dobry start w dorosłość – dodał Buczek. Warto pomyśleć o kampanii społecznej w mediach poświęconej takiej promocji.

Jeżeli kształcenie zawodowe ma stanowić odpowiedź na potrzeby rynku, musi istnieć mechanizm, który pozwoli kształcić dokładnie takich fachowców, jakich biznes potrzebuje. Organizacje branżowe muszą mieć wpływ na podstawy programowe wprowadzane do szkół. W przeciwnym wypadku wciąż będziemy się bezskutecznie dobijać o kategorię C w klasach o profilu kierowca-mechanik.



ACP FREIGHT SERVICES

your partner in europe

Jesteśmy spedycją ACP Freight Services, z 20-letnim doświadczeniem na rynku europejskim

Oferujemy ciągłość zleceń dla solidnych przewoźników z transportem planekowym 13.6/24t, na kierunkach Wielka Brytania - Unia Europejska/ Szwajcaria

Gwarantujemy

- dzienny minimalny przychód (guaranteed minimum earning)
- szybkie płatności
- karty paliwowe po naszych rabatach
- obsługę polskojęzyczną przez zaangażowanych spedytorów

Tomasz@acpfreight.com
+44 2392892756

Michał@acpfreight.com
+44 2392892764

www.acpfreight.com/pl

Jeżeli kształcenie zawodowe ma stanowić odpowiedź na potrzeby rynku, musi istnieć mechanizm, który pozwoli kształcić dokładnie takich fachowców, jakich przemysł potrzebuje.

ści polskiego transportu drogowego oraz kształceniu kierowców zawodowych. Podczas spotkania z młodzieżą w Gostynińskim Centrum Edukacyjnym członek Zarządu ZMPD Jerzy Szepietowski mówił o dużym zapotrzebowaniu na kierowców ze strony przedsiębiorstw transportowych, które dziś ratują się, zatrudniając obcokrajowców ze wschodu. W wydarzeniu wziął także udział doradca ZMPD

ka Szkoleń ZMPD Euzebiusz Jasiński odwiedzili z kolei białostocki Zespół Szkół Technicznych im. gen. Władysława Andersa, gdzie otwarto klasę o profilu kierowca-mechanik.

Jako szkoła zawodowa, ZST realizuje od dwóch lat system kształcenia dualnego, co przygotowuje młodzież do wejścia na rynek pracy i stwarza przedsiębiorcy możliwość wykształcenia na własne potrzeby wykwalifi-

Wyzwań nie zabraknie

Prezentujemy drugą część
historii Zrzeszenia.



Robert Przybylski

W nowej organizacji biura ZMPD, wprowadzanej intensywnie od 2000 roku, wzorowanej na strukturze IRU, kierowany przez Tadeusza Wilka Departament Transportu zajął się zagadnieniami przedtem pomijanymi, jak np. analiza polskiego rynku transportu międzynarodowego, opiniowanie projektów aktów prawnych i pomoc przewoźnikom. ZMPD podejmowało się w ich imieniu interwencji u władz krajowych oraz za granicą. Nowe podejście Zrzeszenia do przewoźników zostało zauważone przez środowisko. – Dopiero po wyborze na sekretarza generalnego Jana Buczka sytuacja w Zrzeszeniu zmieniła się diametralnie. Pracownicy stali się mili dla przewoźników, a ZMPD pomocne - ocenia właściciel firmy Spedex Bolesław Milewski.

Edukacja i jeszcze raz edukacja

Dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń Euzebiusz Jasiński wspomina, że członkowie Zrzeszenia domagali się edukacji. – Ustalono, że szkolenia będą realizowane przede wszystkim z Konwencji TIR, a stopniowo będziemy zwiększać liczbę zajęć – dodaje Jasiński. Już w 2000 roku ZMPD uruchomiło Centralny Ośrodek Szkoleń, który do dzisiaj szerzy fachową wiedzę wśród członków i pracowników firm członkowskich w dziedzinie ubezpieczeń, Konwencji CMR, Umowy ADR i innych ważnych dla branży zagadnień. Jako wykładowców zaprasza pracowników ZMPD oraz specjalistów z zewnątrz. Współpracuje również z pracownikami rządowego resortu transportu.

W 2002 roku, na rok przed wdrożeniem certyfikatów CPC (certyfikatów kompetencji zawodowych), Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD rozpoczął, współpracę z międzynarodową organizacją Eurotra, do której należały sto-

warzyszenia członkowskie IRU oraz UE. Przez dwie kadencje wiceprzewodniczącym tej organizacji był przedstawiciel ZMPD Bohdan Szuszkiewicz.

IRU w ślad za Eurotra powołało do życia własną wewnętrzną organizację, Akademię IRU. Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD uzyskał w niej akredytację. – W trakcie wieloletniej współpracy mieliśmy możliwość wymiany informacji i wiedzy w zakresie organizacji szkoleń i obowiązujących w poszczególnych krajach przepisów w zakresie transportu. Korzystaliśmy z ich wsparcia także przy okazji przygotowania do egzaminu na certyfikaty CPC oraz doradcy ADR (DG-SA) – wyjaśnia dyrektor COS.

Dodaje, że od ponad dwudziestu lat cenionym wykładowcą w kwestiach podatkowych i opłat w transporcie jest Anna Piotrkiewicz, a w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych dr Krzysztof Grzegorzczak, uznany międzynarodowy ekspert w tej dziedzinie. – Warto wspomnieć, że działania

W 2005 roku ciężarówka firmy Direx przejechała bezpiecznie 12 tys. km z Pekinu do Brukseli (z lewej).

Pierwsze Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD odbyło się w 2003 roku. Jan Buczek demonstruje maszynę do głosowania.



ZMPD w zakresie szkoleń zostały wdrożone w życie w kilku regionalnych stowarzyszeniach, przede wszystkim w Gdyni, Bydgoszczy i Białej Podlaskiej – wylicza Jasiński.

Po kilku latach Departament TIR przejął od COS szkolenia z Konwencji TIR. Każdy przewoźnik, który chce korzystać z karnetów TIR, musi przejść szkolenie, potwierdzone stosownym certyfikatem. Szkolenia są organizowane systematycznie dla nowych przewoźników. – Niezależnie od nich szkolimy również w zakresie stosowania aplikacji IRU TIR-EPD – zaznacza Ewa Suszyńska, do niedawna, przez 18 lat, dyrektor Departamentu TIR.

Szkolenia są tym ważniejsze, że Konwencja TIR zmienia się w związku z zewnętrznymi uwarunkowaniami gospodarczymi, a także politycznymi. Dyskusje prowadzone są w EKG ONZ w grupie roboczej WP.30. W jej pracach biorą udział przedstawiciele władz celnych krajów - stron Konwencji oraz stowarzyszeń administrujących systemem TIR, takich jak ZMPD. Wypracowane zmiany przekazywane są do decyzji Komitetu Administracyjnego, a stamtąd do Biura Prawnego ONZ w Nowym Jorku. Po zaakceptowaniu wchodzą w życie jako kolejne zmiany Konwencji TIR.

Pełne sale i tysiące przeszkolonych



osób najlepiej świadczą o znaczeniu zajęć organizowanych przez ZMPD. – Powstanie każdej nowej inicjatywy, każdej komórki Zrzeszenia jest wymuszone potrzebami przewoźników – podkreśla właściciel krakowskiej firmy Luskar Stanisław Sieńko. – Dział szkoleń, czy Departament Transportu potrzebne są bardzo, bo

zaspokajają potrzeby przewoźników, członków ZMPD. Przewoźnicy wymagają często prowadzenia za rączkę. Tak jest od czasów międzywojnia, kiedy to rodziła się nowa branża gospodarki. Związek Zawodowy Transportowców RP prowadził szkolenia, ucząc ludzi, z najczęściej skończoną 3-letnią szkołą powszechną, profesjonalizmu i funkcjonowania pra-

wa w transporcie – porównuje Sieńko. Jan Buczek doprowadził także do pojawienia się ZMPD na arenie społecznej. Głos Zrzeszenia zaczął być słyszalny dzięki rzecznikowi prasowemu Annie Wronie, zatrudnionej w 2000 roku.

Rozminowanie przedpoła

Na przełomie wieków przepisy Konwencji TIR były niejasne. Doszło do tego, że Sąd Najwyższy w składzie 7 sędziów musiał rozstrzygnąć spór ZMPD

Jan Buczek przemawia na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów w 2015 roku.



z urzędami celnymi w sprawie interpretacji artykułu 8.3 Konwencji. SN orzekł wtedy, że zobowiązania celne w pierwszej kolejności powinny być wymagane od głównego zobowiązanego (przewoźnika/importera), a dopiero w drugiej od gwaranta, czyli ZMPD.



Powyżej: Janusz Łacny (Zarząd), Edward Kuc (b. preze), Zdzisław Kordel (Rada) i Jan Buczek (Zarząd). Obok: Umberto de Pretto, Jan Buczek i Janusz Łacny.

Gdy wyjaśniła się ta sprawa, w 2002 roku wybuchła z kolei afera rosyjska. – W Rosji znaleźliśmy się na celowniku służb. Zaczęły nas szykanować. Do tego doszły problemy z nieprawidłowo zamkniętymi karnetami TIR – wylicza prezes Buczek.

Kierowca oddawał komplet dokumentów przewozowych agentowi celnemu, aby ten zamknął procedurę tranzytu. Jednak zamiast legalnej czynności, na skutek zмовy importera z celnikiem, zamiast prawidłowej pieczęci celnika pojawiała się podrobiona lub celnika, który tego dnia był na urlopie.

Po kilku miesiącach organy rosyjskie wpadały na trop takich przekrętów i rozpoczęły procedurę poszukiwawczą. Przewoźnik dowiadywał się o procedurze, gdy władze rosyjskie konfiskowały mu przy wyjeździe samochód. – Niedokończone procedury celne stały się zgrozą dla naszych przedsiębiorców i na całą branżę padł błdy strach, bo skala nadużyć okazała się ogromna – przyznaje prezes ZMPD. – Ponieważ nie znaliśmy zasad procedury zabezpieczającej (poprzednie władze nie przekazały nam tego), pojechaliśmy do Moskwy (Główny Tamożennyj Komitet) z propozycją przejęcia zobowiązań polskich przewoźników przez ZMPD. Nie uzgodniliśmy tego z IRU, który był nadrzędnym gwarantem karnetów TIR i Genewa zmyła nam

głowę, i słusznie, za tę inicjatywę. Tymczasem Rosjanom pomysł bardzo spodobał się i w ten sposób z nieświadomości zmusiliśmy IRU do działania według naszej strategii. Wkrótce Rosjanie przestali konfiskować nasze ciężarówki, a po dwóch latach IRU pozamykała sporne sprawy – podkreśla prezes Buczek. Dziś mało kto pamięta o tym zagrożeniu.

Takim przypadkom miało zapobiegać przesyłanie drogą elektroniczną informacji o zamknięciu karnetu TIR w systemie Safe-



TIR. – Rekomendacja weszła w życie w 1994 roku, ale w Polsce system ruszył kilka lat później, gdy ZMPD zapewniło izbom celnym komputery oraz ich serwis. W ZMPD stanął serwer i tak Zrzeszenie udowodniło, że można współpracować z urzędami celnymi – podkreśla Suszyńska. Od 12 sierpnia 2006 roku SafeTIR jest obligatoryjny i jego zmodernizowana wersja nazywana jest Portalem Celnym.

- Kryzysy udało się opanować i liczba nieprawidłowości znacząco zmalała – wskazuje Suszyńska. Z czasem GUC zmienił zdanie w sprawie wiarygodności ZMPD i w ślad za tym obniżył wartość gwarancji do 5 mln zł, następnie do 3 mln zł i w końcu całkowicie zniósł konieczność jej stosowania.

Okno na świat

Wąskim gardłem dla rozwoju przewoźników pozostawały zezwolenia niemieckie, najważniejszego kraju docelowego i tranzytowego dla polskiej branży transportu drogowego. Negocjacje toczyły się co rok przez całe lata dziewięćdziesiąte. – Sama brałam udział z ramienia

ZMPD (wtedy pracowałam w Pekaes Multispedytor) w kilku komisjach mieszanych w negocjacjach z Niemcami dotyczących liczby zezwoleń i pamiętam, że niemiecki odpowiednik Zrzeszenia, BVL, nadawał ton tym rozmowom, był rozmówcą równorzędnym z przedstawicielami ministerstwa, czym początkowo byłam trochę zaskoczona, porównując do marginalnej roli ZMPD, którego stanowiska Ministerstwo Transportu wtedy nie brało w zasadzie pod uwagę – podkreśla Krystyna Nowak, dzisiaj prezes zarządu Trade Trans Log.

Dodaje, że dzięki pojawieniu się nowych ludzi w ZMPD, z szerszymi horyzontami i wiedzą fachową, a przede wszystkim zdeterminowanych na wpływanie na politykę transportową, Zrzeszenie zaczęło odgrywać podobną rolę u boku polskiego ministerstwa. – Na tym na pewno skorzystała branża, która może rządowi bezpośrednio przedstawiać swoje potrzeby oraz ma wpływ na kształtowanie prawa – podkreśla Nowak.

Problemem w polsko-niemieckich rozmowach było niezrównoważone zapotrzebowanie. – Niemcy nie potrzebowali polskich zezwoleń, z powodu złych dróg ich przewoźnicy nie chcieli przyjeżdżać do Polski. Nie chcieli nam więcej dawać, dla nas coroczne negocjacje były bardzo ważne, gdyż wynegocjowana kwota stawiała się bazową w rozmowach w kolejnym roku. Dzięki zapewnieniu zezwoleń, nasi przewoźnicy zawsze mieli możliwość manewru i nawet w okresach gorszej koniunktury spadki sprzedaży karnetów TIR w ZMPD były mniejsze niż na Litwie lub w Rumunii – tłumaczy Jan Buczek.

Zbliżał się jednak moment, gdy zezwolenia niemieckie straciły znaczenie - Polska wchodziła do Unii Europejskiej. Było ono pełne emocji dla całego społeczeństwa, w tym także dla przewoźników drogowych. Zwiększało szanse na ich rozwój, ale niektórzy obawiali się mocnej finansowo i dobrze zorganizowanej zachodniej konkurencji.

Wejście do Unii oznaczało także ujednolicenie prawa polskiego z unijnym. Prace nad ustawą o transporcie drogowym trwały niemal dwa lata. Przygotowując ją, rząd oraz ZPM D brali pod uwagę Dyrektywy 92/26 oraz 98/76. – Z posłem Bogusławem Liberadkim, który był wówczas przewodniczącym sejmowej Komisji Infrastruktury wprowadzającej ustawę, współpraca



JESZCZE WIĘCEJ KORZYŚCI
DLA FIRM TRANSPORTOWYCH



Usługa OCRK Wsparcie dla użytkowników systemu 4Trans z modułami TachoScan i Rozliczenia

- Zajmiemy się płacą minimalną
- Poinformujemy o zmianach w prawie
- Przygotujemy odwołania
- Zapewnimy reprezentację podczas kontroli
- Sprawdzimy poprawność rozliczeń



Zadzwoń i dowiedz się więcej 801 006 300



WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MAREK

KONTAKT:

Tel. 801 006 300

E-mail: dok@viaon.pl
www.viaon.pl



IRU wielokrotnie wskazywała ZMPD jako wzorcową organizację. Funkcjonowanie pracy biura podpatrywali Chińczycy w 2010 roku.



Wizyta delegacji chińskiej w sprawie Jedwabnego Szlaku w 2015 r.

układała się od samego początku bardzo harmonijnie – wspomina Jan Buczek, ówczesny sekretarz generalny ZMPD. – Nigdy wcześniej ZMPD nie było tak bardzo zaangażowane w prace legislacyjne – dodaje.

Ustawa o transporcie drogowym weszła w życie 1 stycznia 2002 roku. Podporządkowała ona polskie firmy unijnym normom technicznym, socjalnym, ekologicznym, ubezpieczeniowym i podatkowym.

Mimo dużego wysiłku organizacyjnego Zrzeszenia, nie wszystkie punkty nowej ustawy spełniły oczekiwania branży. Równolegle z jej przygotowaniem rząd pracował nad Ustawą o Inspekcji Transportu Drogowego. Reprezentanci ZMPD mieli do niej sporo zastrzeżeń, m.in. do czasu trwania kontroli wewnątrz firm, odpowiedzialności kierowców za świadome naruszenia przepisów ustawy o transporcie drogowym oraz do wyposażenia inspektorów w broń, co kłóciło się z kreowanym wizerunkiem ITD jako służby przyjaznej przewoźnikom. – Rząd w ostatniej chwili wprowadził całą ustawę o inspekcji drogowej do ustawy o transporcie drogowym w formie rozdziału dziewiątego i nie zdążyliśmy na tę zmianę zareagować – mówi dyrektor departamentu transportu ZMPD Tadeusz Wilk.

Mimo niepewności i obiekcji, w kwietniu 2002 roku UE zamknęła negocjacje

członkowskie z Polską. Obie strony zobowiązały się m.in. do otwarcia wewnętrznego rynku przewoźników samochodowych (kabotażu) od 1 stycznia 2009 roku. Polska otrzymała czas na wzmocnienie sieci dróg do 1 stycznia 2011 roku. Po tej dacie wszystkie drogi krajowe miały być udostępnione dla naj-

2003 r. po raz pierwszy w historii Zrzeszenia odbyło się zgromadzenie delegatów, a nie członków, na którym wybrano władze zrzeszenia. To zebranie było ukoronowaniem czterech lat pracy nad nowym statutem ZMPD, zatwierdzonym przez prezydenta Warszawy w 2002 roku. – W październiku 1998 roku podczas zebrania ponad dwóch tysięcy członków ZMPD w Sali Kongresowej powstał taki bałagan, że ówczesny przewodniczący rady ZMPD Aleksander Reisch oraz Janusz Łacny, Jan Buczek, Tadeusz Kociuk, Zbyszek Świerdzewski, Roman Błażejczyk, Roman Buksiński i ja postanowiliśmy wprowadzić system przedstawicielski – wspominał Wojciech Sienicki, wybrany wtedy prezesem Zrzeszenia.



Po raz kolejną delegacją chińska wizytowała ZMPD w 2017 roku. Wyjaśnienie udziela Ewa Suszyńska.

cięższych zestawów.

Liczba przedsiębiorstw przewożących towary w ruchu międzynarodowym wzrosła z niemal 9 tys. w kwietniu 2004 roku do blisko 14,5 tys. dwa lata później. W tym samym okresie park samochodowy powiększył się z 44 700 do 78 400 zestawów.

Nowe perspektywy

Do wejścia Polski do Unii przygotowało się także Zrzeszenie. Dyrektor finansowy ZMPD Bożena Chmielewska ocenia, że Jan Buczek działał perspektywicznie i wiedział, że po wejściu Polski do Unii Europejskiej sprzedaż karnetów TIR zmaleje, więc potrzebne są dodatkowe źródła dochodu. – Dlatego dążył do rozwijania działalności gospodarczej, powstała Sekcja Serwisowa – tłumaczy Chmielewska. Przykładem udanego partnerstwa jest umowa z Mercedesem, zawarta w październiku 2002 roku, która jest do tej pory odnawiana.

Działalność komercyjna rozwija się z sukcesem. Jest to możliwe dzięki zaufaniu, jakie ZMPD wyrobiło sobie wśród przedsiębiorców. To nie bierze się z niczego, wypracowaliśmy je latami – podkreśla Jan Buczek.

Nastąpiły także poważne zamiany organizacyjne w ZMPD. W kwietniu

Dwustu delegatów wybieranych jest przez zebrania regionalne członków. – Od tego momentu nastąpiła demokratyzacja Zrzeszenia, a co najważniejsze, stworzyliśmy mechanizm kreowania liderów. Co roku wybierani są przewodniczący regionów. Gdy sprawdzą się na szczeblu lokalnym, mogą zostać wybrani w skład Rady Zrzeszenia, do Komisji Rewizyjnej, Zarządu – uważa Sienicki.

Członkowie władz Zrzeszenia reprezentują wszystkie regiony kraju, co sprzyja integracji środowiska. Zrzeszenie wspomaga ją; organizowało przez wiele lat zjazdy przewoźników z okazji święta patrona przewoźników św. Krzysztofa.

Spotkania integracyjne o charakterze szkoleniowym to również inicjatywa ZMPD. Wiele takich spotkań odbyło się na terenie Polski. W tym przypadku inicjatywa została przejęta przez regionalne stowarzyszenia i wiele z nich organizuje spotkania do dzisiaj.

Taką inicjatywę podjął Piotr Litwiński w Tęgorzy, Jarosław Jakoniuk w Białej Podlaskiej, Tomasz Rejek w No-

HUSSAR
TRANSPORT

HUSSAR
TRANSPORT

PRZESIĄDŹ SIĘ NA HUSSAR TRANSPORT

PODEJMIJ WSPÓŁPRACĘ
I ZACZNIJ ZARABIAĆ NA TRANSPORCIE



W HUSSAR TRANSPORT zajmujemy się transportem zagranicznym i krajowym.



Pracujemy na terenie Europy 24/7, 365 dni w roku.



Oferujemy wsparcie mobilnej pomocy drogowej.



Naszą siłą są unikalne warunki współpracy jakie oferujemy naszym partnerom.

CO OFERUJEMY?

- 10 000 – 13 000 km na miesiąc
- organizację transportu w ruchu krajowym i międzynarodowym
- różne systemy jazdy: 2+1, 3+1 i więcej
- karty paliwowe i urządzenia do poboru opłat
- darmowe urządzenia GPS

- ciągłość zleceń
- długie trasy i zero przestojów
- załadunki najczęściej 1-1
- brak wymiany palet
- opiekę dyspozytora 24/7
- rezerwację oraz opłacanie promów i tuneli
- atrakcyjne stawki i terminy płatności
- płatności „od ręki”

POROZMAWIAJMY O WSPÓŁPRACY:

HUSSAR TRANSPORT S.A.

tel. +48 697 200 700

e-mail: flota@hussartransport.com

www.hussartransport.com



ZMPD podpisało w 2014 roku w obecności pary królewskiej porozumienie o współpracy z holenderskim zrzeszeniem przewoźników,



białoruską organizacją przewoźników (w 2014 r.),



litewską organizacją przewoźników (w 2016 r.),



irańską organizacją przewoźników (w 2016 r.).

wym Dworze Wejherowskim oraz stowarzyszenia w Szczecinie, Białymstoku i Siedlcach. Każda z tych imprez to kontakt kolegów, wymiana informacji, możliwość wymiany poglądów z przedstawicielami administracji lokalnej i państwowej, spotkania z posłami, inspektorami,

a także sponsorami. – Ważne, że w tych wszystkich spotkaniach ZMPD uczestniczy – podkreśla Jasiński.

– Integracja środowiska przewoźników ma wpływ na prace koncepcyjne i merytoryczne ZMPD – uważa Jan Buczek. Przedstawiciele branży aktywnie współtworzyli politykę transportową państwa i poprzez komisje sejmowe mieli wpływ na organy rządowe i kształt tworzonego prawa. – Te wszystkie działania zostały dostrzeżone przez rząd i parlament i bez konsultacji ze środowiskiem, a przede wszystkim ZMPD, żadne kroki wobec branży nie były podejmowane – zauważa Wojciech Sienicki.

ZMPD zostało docenione także na forum międzynarodowym. Przedstawiciel Zrzeszenia, Janusz Łacny, był przez 4 kadencje prezydentem IRU. Prezes ZMPD Jan Buczek już drugą kadencję zasiada w Prezydium IRU.

Usługi dla przewoźników

W 2006 roku ZMPD po raz kolejny zmieniło statut i we wrześniu tego roku delegaci na Zgromadzeniu Ogólnym wybrali po raz pierwszy prezesa ZMPD. Nowy statut wprowadził także przewodniczących regionów i zamiast sekretarza generalnego pojawiło się stanowisko dyrektora generalnego, którego obowiązki reguluje statut i regulamin organizacyjny Zrzeszenia. W 2007 roku stanowisko dyrektora generalnego objął Wiesław Starostka.

Po 2007 roku nastąpił rozwój działalności gospodarczej Zrzeszenia. Rok wcześniej Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD podjęło uchwałę o zakupie działki w Chlewni pod potrzeby obiektu szkoleniowego. W kwietniu następnego roku działka została kupiona.

Podstawą działalności gospodarczej ZMPD jest Sekcja Serwisowa, która zajmuje się m.in. zwrotem pobranego za granicę podatku VAT dla członków Zrzeszenia, dystrybucją ubezpieczeń dla przewoźników (OCP, wspólnie z firmą Lutz), ubezpieczeniami kierowców i innymi.

Gdy pojawiły się wizy do Rosji, ZMPD szybko uruchomiło pośrednictwo. Do konsulatu trafiało z ZMPD w szczytowym momencie 1 500 wniosków dziennie, a wydawanych było przez rosyjski konsulat 400 wiz dziennie. W szczytowym momencie ich liczba dochodziła do 600. – Nasza współpraca z konsulem układa do tej pory bardzo dobrze –

podkreśla Jasiński.

Pierwszym szefem Sekcji Serwisowej był Leszek Rajchert, a następnie Andrzej Lenkiewicz. Sekcja ma niemal 2 tys. klientów w ubezpieczeniach OCP, kilkuset korzysta w pośrednictwa w odzyskiwaniu podatku VAT i akcyzy oraz opłat drogowych. W tym roku z pośrednictwa wizowego skorzystały 1 244 firmy. – W systemie viaTOLL zarządzamy 15 z 16 punktów obsługi klienta oraz dwoma granicznymi punktami i w 2016 roku ZMPD zanotowało blisko 4,8 mln zł zysków – wylicza Lenkiewicz.

Uzyskane w ten sposób wpływy pozwoliły na rozwój działalności statutowej, pomimo zachowania niezmienną wysokości składek członkowskich. Wśród działań ZMPD należy wymienić bezpłatne szkolenia dla członków ZMPD, stworzenie przedstawicielstw w Rosji (od 2008 roku), na Białorusi (od 2014 roku) i w Brukseli (od 2016). Przez krótki czas (do 2016 roku) istniało także przedstawicielstwo w Niemczech, ale zostało zlikwidowane z powodu małego zainteresowania przedsiębiorców.

Sukcesem było sprawne wprowadzenie systemu TIR EPD i osiągnięcie poziomu 55 proc. użytkowników korzystających z elektronicznych zgłoszeń (pre-deklaracji). Dla posiadaczy karnetów TIR czynność zgłoszenia jest darmowa, o ile korzystają z pośrednictwa ZMPD.

Od połowy 2008 roku ZMPD wydaje w nakładzie blisko 6 tys. egzemplarzy dwumiesięcznik „Przewoźnik”, rozprawdany bezpłatnie wśród członków Zrzeszenia.

Po uruchomieniu w 2010 roku obecnej strony internetowej Zrzeszenia, gdy powstały nowe możliwości techniczne, ZMPD wprowadziło, zamiast dotychczasowej poczty członkowskiej, wysyłanie elektronicznych newsletterów, które ułatwiły członkom Zrzeszenia dostęp do najświeższych informacji.

Zmiany zaszły także w Departamencie TIR. – Nasza solidna i ustawiczna praca przyniosła także poprawę kontaktów z IRU – zauważa Suszyńska. – Kontrola IRU z 2010 roku potwierdziła wysokie standardy naszej organizacji, choć wykłnęła jeden błąd. ZMPD nie respektowało zaleceń wydawania dwóch karnetów na jeden wypis z licencji. Polscy przewoźnicy szybko rozbudowywali floty, ZMPD nie miało biur regionalnych i tak mała liczba wydawanych karnetów na samochód krępowalała branżę. Na swoją odpowiedzialność polecał wy-



MASZ FIRME? TANKUJ TANIEJ!

- Rabat na paliwa
- Zbiorcze fakturowanie
- Stała oszczędność kosztów
- Oszczędność czasu
- Proste rozliczenia
- Międzynarodowy zasięg dzięki karcie LOTOS ESSO

Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678

z tel. komórkowych: 58 326 43 00

e-mail: biuro@lotosbiznes.pl

www.lotos.pl



dawać więcej kartonów, zgodnie z potrzebami przewoźników i to zostało nam wytknięte, choć IRU ostatecznie wyraziła zgodę dla ZMPD na 3 kartony na jeden wypis. Zdarza się, że i to jest zbyt mało, szczególnie w przypadku jazdy do Turcji, gdzie kierowcy nie otrzymują z powrotem wykorzystanych kartonów i nie mogą przez to rozliczyć się z pobranych kartonów – tłumaczy Suszyńska.

Dowodem na uznanie dobrej pracy Departamentu, jak również niemal wzorcowej współpracy z polską administracją celną, było wskazanie Chinom przez IRU Zrzeszenia jako wzorcowe. – W 2010 roku po raz pierwszy gościliśmy delegację z Chin, które przystąpiły do rozpoczęcia przewozów pod osłoną kartonów TIR. Ponownie przedstawiciele tego kraju odwiedzili ZMPD w marcu 2017 roku – przypomina Suszyńska.

Wyzwania na kolejne dekady

Transport drogowy odgrywa kluczową rolę w handlu zagranicznym, w tym z krajami Azji. – Polskie firmy transportowe wyspecjalizowały się

w przewozach pomiędzy krajami Unii i WNP i tę pozycję chcemy utrzymać – zapewnia Jan Buczek. Już teraz realne są przewozy na trasach dalekowschodnich, uważa prezes Zrzeszenia. – Zabiegamy o to, aby nasi przewoźnicy jeździli do Chin, Azerbejdżanu, Kazachstanu – dodaje Sienicki. Dlatego też ZMPD było jednym z organizatorów przejazdu karawany ciężarówek z Pekinu do Brukseli w 2005 roku pod hasłem „Wracamy na Jedwabny Szlak”.

W 2016 roku ZMPD zorganizowało spotkanie przewoźników Polski oraz Iranu, którego celem było odnowienie umowy o międzynarodowych przewozach drogowych z grudnia 1976 roku.

Przedstawiciele ZMPD regularnie biorą udział w komisjach mieszanych negocjujących warunki oraz pulę wymienianych corocznie zezwoleń, głównie z takimi krajami jak Rosja, Ukraina, Białoruś, Turcja, Kazachstan.

Zrzeszenie służy pomocą także przewoźnikom pasażerskim. Od wielu lat Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych jest człon-

kiem ZMPD. – Mamy bardzo dobre relacje, wspólnie występujemy w obrocie przewoźników i ZMPD bardzo dużo pomaga przedsiębiorcom – uważa prezes PSPA Rafał Jańczuk. – Nasze problemy w znacznym stopniu pokrywają się z problemami przewoźników rzeczy. Departament Transportu ZMPD ma czas dla przedsiębiorców, zawsze nas wysłucha i zajmuje się naszymi problemami. Do współpracy zachęca nas także prezes Buczek, który ma wiele ciekawych pomysłów – zaznacza prezes PSPA.

Nowego podejścia będzie wymagało rozwiązanie pojawiających się wyzwań. – Zmiany nie są łatwe, choć Jan Buczek sporo zrobił dla transportu – przyznaje prezes Erontrans Marek Eron. – Wie jak wygląda ta branża i jakie są jej potrzeby. Wyzwaniem są nowe propozycje legislacyjne Komisji Europejskiej oraz brak kierowców. To zmusi przedsiębiorców do nowego spojrzenia na działalność i znalezienia nowych możliwości funkcjonowania – przekonuje przedsiębiorca. To jest zadanie dla środowiska i ZMPD na kolejne lata.

www.trucks-machines.pl

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY



W kierunku doskonałości

Holenderski DAF niemal rok po roku wprowadza poważne modernizacje swojej oferty, które zmniejszają zużycie paliwa. Nowa seria została nazwana „Czysta doskonałość” i koncern zapewnia, że to nie przesada.



Robert Przybylski

Producent ciężarówek prześciga się w nowych rozwiązaniach zmniejszających zużycie paliwa. DAF chwali się, że wprowadzona w tym roku modernizacja wszystkich modeli (nazwanych Pure Excellence) przyniosła największy spadek spalania w historii marki.

W przypadku wersji dalekodystansowych producent obiecywał przeciętnie 7 proc. oszczędności w stosunku do poprzednika. Węgierski przewoźnik Revesz na przebiegu 200 tys. km uzyskał zmniejszenie zuży-

cia paliwa o 7,3 proc., ładując zestawy do 40 ton dmc.

Odpowiadający za testy w DAF Raoul Wijnands wskazuje, że przy mniejszych obciążeniach redukcja spalania przekracza 9 proc. dla silników 11-litrowych, zaś dochodzi do 8,5 proc. dla 13-litrowych. Dla zestawów z największym dopuszczalnym obciążeniem, poruszających się w górach zmniejszenie spalania wynosi 6-7 proc. dla pojazdów wyposażonych w diesle MX-11, zaś dla MX-13 sięga 4-5,5 proc.

Niskie obroty

Redukcja spalania stała się możliwa dzięki dalszemu

obniżeniu użytecznych obrotów silnika. O ile w poprzedniku przy prędkości autostradowej pracował on z prędkością 1180 obr/min, to w nowych modelach wystarczy 1000 obr/min.

Obroty mogły zmaleć, ponieważ turbosprężarka o zmiennej geometrii, ze stosunkowo prostym pierścieniem przesuwającym (mniej skomplikowanym od turbiny z łopatkami o zmiennym ustawieniu), zapewniła obniżenie obrotów maksymalnego momentu z 1000 do 900 obr/min.

Dodatkowo konstruktorom udało się zwiększyć maksymalny moment obrotowy. Nowe silniki MX-11

rozwijają od 1350 do 2200 Nm, gdy poprzedniki miały od niecałych 1200 do 2100 Nm. W 13-litrowych dieslach konstruktorzy podnieśli maksymalny moment obrotowy z 2000-2500 do 2200-2600 Nm.

Dokonali tego doskonale proces spalania, projektując nowy kolektor ssący, redukując straty mechaniczne w silniku i zastępując mechaniczny napęd pomp elektrycznym, który działa tylko gdy jest zapotrzebowanie.

Podobnie jak w poprzednim modelu najwyższy bieg jest bezpośredni, w którym moment obrotowy przepływa przez skrzynię wałem, bez pośrednictwa

kół zębatych. Dzięki temu straty w przekładni są zminimalizowane.

Aby na podjazdach nie redukować, bo oznacza to zmniejszenie sprawności skrzyni biegów, co przekłada się na 2-procentowy wzrost zużycia paliwa, silnik zwiększa maksymalny moment obrotowy o 5 proc. System dokona tego automatycznie, rozpoznając zwiększone obciążenie układu napędowego.

Na koniec DAF wprowadził nowe tylne mosty. Otrzymały one nowe przełożenia. Dla pojazdów z oponami na tylnej osi o profilu 60, najszybsze przełożenie wynosi 2,05, zaś w przypadku opon o profilu 70 sugerowane przełożenie to 2,21.

Udoskonalona elektronika

Nie skończyło się na udoskonaleniach mechanicznych. Silnik otrzymał nowe oprogramowanie, które sprawniej współpracuje ze zrobotyzowaną skrzynią biegów oraz coraz liczniejszymi systemami wspomagania kierowcy. Nowa architektura będzie wykorzystana w przyszłych modelach, o poszerzonych funkcjach jazdy autonomicznej.

Dostawca skrzyń biegów ZF przygotował nową, 12-stopniową przekładnię TraXon, która zastąpiła przekładnię typoszeregu AS Tronic. Nowe oprogramowanie przekładni współpracuje z systemem GPS, co pozwala udoskonalić strategię przełożeń. Mechanizm samoczynnie dobiera bieg uwzględniając topografię, na podjazdach dłużej utrzymuje bezpośredni bieg, a tam, gdzie to potrzebne, rozłą-

czy układ napędowy, aby jak najdłużej jechać rozpełnionym i zapewnić oszczędności w zużyciu paliwa.

Większa pamięć komputera mieści więcej strategii przełączania biegów w zależności od zastosowania samochodu oraz okoliczności jazdy. Możliwy jest wybór jazdy np. z cysterną pełną lub pustą. Dostępny jest także tryb jazdy dla ciężkich przevozów. Dzięki kooperacji z ZF, DAF opracował nowy tempomat przewidujący, lepiej wykorzystujący możliwości nowej skrzyni biegów.

Lżejsze samochody

Inżynierowie optymalizują tłumiki połączone z katalizatorami spalin. W DAF zmniejszyli objętość tego urządzenia o 40 proc. i masę o 50 kg. Licząc razem z zawieszeniem redukcja masy sięgnęła 68 kg.

W przypadku 2-osiowego ciągnika siodłowego powyższe modernizacje i drobniejsze udoskonalenia podwozia łącznie zapewniły zmniejszenie masy o 100 kg. Konstruktorzy DAF obliczyli, że zwiększona o 100 kg ładowność może przełożyć się na 600 euro rocznie dodatkowych przychodów.

Do zmniejszenia wydatków przyczynia się także poprawiona aerodynamika (uszczelnienie podziału kabiny i wlotów powietrza do chłodnicy, wydłużone nadkola, nowy deflektor przy chłodnicy oraz nowy daszek przeciwsłoneczny).

Nowe DAF-y będą rzadziej zaglądać do serwisu. W przypadku wersji dalekobieżnych co 200 tys. km. DAF właśnie wprowadza DAF Connect, czyli pokładowe urządzenie

informujące o stanie auta i ostrzegające o zbliżających się czasie wymiany części.

Zarządzający flotą będzie miał wgląd również w funkcjonowanie samochodu: może otrzymywać ważne powiadomienia, np. o zużyciu paliwa, awaryjnych hamowaniach, statystyce przebiegu i pozycjonowaniu.

DAF Connect kosztuje 1300 euro, w czym zawarta jest także 3-letnia opłata na połączenia telefonii komórkowej. Od początku 2018 roku system będzie przysyłać także dane z tachografu. Można w niego wyposażać wszystkie DAF-y produkowane po trzynastym tygodniu 2015 roku.

Podwozia po nowemu

Rośnie znaczenie podwozi. W Polsce po trzech kwartałach rejestracje samochodów o dmc powyżej 16 ton wzrosły o 1,7 proc., natomiast podwozi o 15 proc. – Połowę z nich stanowią podwozia 3-osiowe, co oznacza z reguły zakup kubaturowego zestawu do transportu międzynarodowego – ocenia szef marketingu DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek.

Podwozia z wleczoną osią mają hydrauliczne sterowanie tylnych kół, które jest lżejsze o 30 kg od dotychczas stosowanego. Ma także większy skok kół. Nowa, lżejsza o 25 kg jest również 10-tonowa oś wleczona z bliźniaczymi kołami.

reklama


**KARTY
PALIWOWE
OPŁATY DROGOWE**

W drogę bez gotówki!



602 156 053

511 864 011

83 342 14 34

euroberlio@gmail.com

EUROBERLIO Sp. z o.o.
ul. Narutowicza 25
21-500 Biała Podlaska

www.berlio.by

Jeszcze więcej dróg w jednym pudełku

ZMPD oferuje urządzenie Telepass, umożliwiające uzyskanie rabatów od poszczególnych operatorów.



Izabella Wierzbicka

Telepass EU jest jedynym urządzeniem na rynku europejskim, które oprócz Francji, Hiszpanii, Portugalii i Belgii (tunel Liefkenshoek) obejmuje również Włochy, Austrię i część autostrady A4 obsługiwaną przez firmę Stalexport w Polsce, na odcinku między Katowicami a Krakowem.

Włoski system elektronicznego poboru opłaty drogowej jest zbliżony do polskiego systemu poboru myta. Do działania potrzebuje urządzenia pokładowego i bramki poboru opłaty drogowej. W momencie przejazdu pojazdu pod bramownicą z urządzenia pobierana jest opłata za pośrednictwem mikrofali – wszystko dzieje się z wykorzystaniem technologii DSRC.

Użytkownik Telepass EU nie jest

zobligowany do wpłaty kaucji za urządzenie, musi uiścić jedynie jednorazową opłatę aktywacyjną w kwocie 7,5 euro, niezależnie od liczby pojazdów w umowie. Z punktu widzenia potencjalnego użytkownika jest to bardzo korzystne rozwiązanie, gdyż nie powoduje blokady gotówki.

ZMPD w Polsce oferuje korzystanie z urządzenia Telepass EU w systemie z odroczoną płatnością. Miesięczna opłata stała wynosi jedynie 3 euro za pojazd. W pakiecie klient otrzymuje gwarancję bezpieczeństwa, szybkość i bezbłędną rejestrację pojazdów. Po dołączeniu elastycznego systemu fakturowania i konkurencyjnych warunków prowizyjnych, korzystanie z urządzenia Telepass EU staje się wygodną alternatywą, bez konieczności ciągłego monitorowania salda.

W ramach umowy z ZMPD istnieje także możliwość przestawienia urzą-

dzenia pokładowego Toll Collect na wnoszenie opłat w trybie z odroczoną płatnością. Klient otrzymuje wtedy co miesiąc zbiorczą fakturę za wszystkie przejazdy.

Telepass EU umożliwia także odzyskanie części poniesionych kosztów za opłaty drogowe w postaci rabatów uzyskanych od poszczególnych operatorów, tj. we Francji do 13 proc. rabatu, w Hiszpanii do 50 proc. i we Włoszech do 33 proc. Francja i Hiszpania są rozliczane co miesiąc, natomiast we Włoszech rozliczenia odbywają się raz w roku, ale z uwzględnieniem opłat wniesionych za cały rok. ZMPD pośredniczy także w odzyskiwaniu podatku VAT z zagranicznych urzędów skarbowych.

Zaplanuj podróż swojej ciężarówki po Europie z www.ZMPDplaner.pl i skorzystaj z usług ZMPD na www.uslugi.zmpd.pl.



**NIE POZWÓL ZATRZYMAĆ
SWOJEGO BIZNESU.**

**ZADBAJ
O DOBRY OLEJ.**



**PETRONAS
Urania**

**KEEPS YOUR
BUSINESS MOVING.**

**PETRONAS Urania z formułą ViscGuard™.
Zapobiega gromadzeniu zanieczyszczeń
zwiększając żywotność silnika.**

Dzięki PETRONAS Urania twoja ciężarówka jest na właściwej drodze: może pracować dłużej i oszczędniej. Wyjątkowy olej PETRONAS Urania z zaawansowaną formułą ViscGuard™ efektywnie kontroluje zanieczyszczenia: chroni przed tworzeniem osadów i utlenianiem, zapobiega ścieraniu powierzchni oraz utrzymuje optymalną lepkość oleju. Nowoczesna technologia oleju pozwala na wydłużenie żywotności silnika i redukcję całkowitych kosztów użytkowania. Gama olejów PETRONAS Urania pomaga każdego dnia w realizacji terminowych zobowiązań wobec twoich klientów.



ZUS po nowemu

Na początku stycznia 2018 r. ruszy nowy sposób opłacania składek na ubezpieczenia i fundusze. Każdy płatnik składek otrzyma indywidualny numer rachunku składkowego, na który będzie co miesiąc jednym przelewem opłacał wszystkie składki. Jeżeli ma długi, to jego wpłaty najpierw pokryją zadłużenie.

Robert Przybylski

Od 1 stycznia 2018 r. wszystkie składki, bez względu na okres, którego dotyczą, trzeba będzie wpłacać na indywidualny numer rachunku składkowego, przyznany każdemu płatnikowi składek (m.in. przedsiębiorcy, firmie, osobie samozatrudnionej). Informację o numerze nowego rachunku ZUS wyśle listem poleconym w czwartym kwartale 2017 roku. Jeśli do końca grudnia 2017 r. nie otrzymamy informacji o numerze rachunku składkowego lub zgubimy list, powinniśmy zgłosić się do ZUS, albo zadzwonić do Centrum Obsługi Telefonicznej ZUS (nr tel. 22 560 16 00).

Numer rachunku składkowego

Indywidualny numer rachunku składkowego składa się z 26 cyfr. W numerze rachunku będzie zawarty numer identyfikujący ZUS (600000002026) i nasz numer NIP (ostatnie 10 cyfr). Jeśli stwierdzimy, że NIP jest błędny, powinniśmy skontaktować się z ZUS. Zakład sprawdzi dane identyfikacyjne. Jeśli nie mamy numeru NIP (podał w ZUS inne dane identyfikacyjne), to numer rachunku składkowego zawierać będzie unikalny dla konta płatnika numer nadany przez system ZUS.

Jeden przelew

Przelew na indywidualny numer rachunku składkowego pokryje składki na:

- ubezpieczenia społeczne (emerytalne, rentowe, chorobowe, wypadkowe),
- ubezpieczenie zdrowotne,
- Fundusz Pracy,
- Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych,
- Fundusz Emerytur Pomostowych.

Oznacza to, że zamiast trzech albo czterech przelewów będziemy wykonywać już tylko jeden.

Jedynie informacje, jakie od 1 stycznia 2018 roku będziemy musieli wpisać w przelewie, to kwota składki, nadawca, odbiorca płatności i numer rachunku składkowego. Dzięki temu unikniemy popełnienia wielu błędów. Jeśli wpisujemy numer niezgodny ze standardem rachunku bankowego NRB, to system bankowy poinformuje nas, że jest to nieprawidłowy rachunek.

Nie będziemy podawali w przelewie, jakie składki opłacamy i za jaki okres. ZUS każdą wpłatę podzieli proporcjonalnie na wszystkie ubezpieczenia i fundusze. Zrobi to na podstawie kwot składek, które wpisujemy na deklaracji rozliczeniowej (ZUS DRA), albo które wpisze ZUS, jeśli jesteśmy zwolnieni z jej przekazywania.

Nie jest istotne, na ile funduszy i ubezpieczeń opłacamy składki – to będzie jeden zwykły przelew, jakim płaci się np. za gaz czy telefon. Wyjątek stanowią będą niektórzy płatnicy składek, którzy np. zatrudniają nianię – oni otrzymają dwa rachunki, a więc będą robić dwa przelewy.

Najpierw spłata długów

Jeśli będziemy mieli zaległości w opłacie składek, to wpłata najpierw po-

kryje najstarszą należność, a dopiero potem bieżące składki. Dzięki temu nie będą rosły odsetki za zwłokę. Nowe zasady rozliczania składek mogą jednak wpłynąć na podleganie dobrowolnemu ubezpieczeniu chorobowemu.

Układ ratalny

Jeśli nie możemy spłacić całego zadłużenia, a chcemy podlegać dobrowolnemu ubezpieczeniu chorobowemu i otrzymywać z niego świadczenia, to powinniśmy skorzystać z układu ratalnego. Gdy go podpiszemy, ZUS rozliczy nam wpłaty zgodnie z terminem wymagalności raty i bieżących składek. Taka umowa zapewni nam objęcie ubezpieczeniem chorobowym i prawo do świadczeń.

W zawarciu układu ratalnego pomogą doradcy ds. ulg i umorzeń. Z ich pomocy można skorzystać w każdym oddziale ZUS. Jeśli podpiszemy układ ratalny, będziemy spłacać raty na indywidualny numer rachunku składkowego odrębnym przelewem (w terminie wyznaczonym dla kolejnych rat). Będziemy mogli również opłacić ratę i bieżącą składkę jedną wpłatą, jeśli zrobimy to przed terminem wyznaczonym dla obu tych należności.

Zadłużenie z lat 1999-2017 z tytułu składek przekroczyło na koniec sierpnia 2017 r. 30 mld zł, co stanowi niemal 11,5 proc. rocznych wpływów do ZUS. Największe zadłużenie, wynoszące 20,89 mld zł, zanotował Fundusz Ubezpieczeń Społecznych – sięga ono ponad 12,2 proc. jego rocznych wpłat. Jest to zatem poważny problem, który ma zostać rozwiązany przez nowy sposób opłacania składek.

Korzystne ubezpieczenia

Ubezpieczenie zdrowotne

SIĘGNIJ PO ZDROWIE Z INTERRISK



Dlaczego polecamy?

- Nielimitowane wizyty specjalistów
- Prowadzenie ciąży
- Specjaliści dziecięcy
- Renomowane placówki medyczne
- Wizyty domowe
- Infolinia medyczna czynna 7 dni/ 24 h

Odwiedź placówkę InterRisk i zapytaj o odpowiednie dla Ciebie ubezpieczenie zdrowotne.



www.interrisk.pl

Ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności zawarte są w ogólnych warunkach ubezpieczenia dostępnych na stronie www.interrisk.pl

InterRisk Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. Vienna Insurance Group z siedzibą w Warszawie przy ul. Stanisława Noakowskiego 22, wpisane do rejestru przedsiębiorstw Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000054136, NIP: 526-00-38-806, o kapitale zakładowym w kwocie 137.640.100,00 PLN (opłacony w całości)



Actrosy w firmie HOYER Polska osiągnęły rewelacyjne wyniki spalania w testach – teraz potwierdza je codzienna eksploatacja

obszarze Actrosy najczęściej pracują w HOYER Polska. – Wyniki były bardzo zadowalające, przyniosły nam rzeczywisty obraz niskiego zużycia paliwa. Można potwierdzić oszczędności sięgające nawet do 10 proc. w stosunku do pojazdów Euro V, które użytkujemy od kilku lat – mówi Rafał Bomba. Dodatkowym atutem pojazdów Mercedesa, jak podkreśla prezes HOYER Polska, jest ich niezawodność i nowoczesne systemy wspierające kierowcę, takie jak Predictive Powertrain Control oraz asystent wspomagania koncentracji kierowcy.

– To wszystko w połączeniu z pełnym kontraktem serwisowym oraz dobrą ofertą finansową gwarantującą niskie koszty miesięczne sprawia, że Mercedes jest obecnie dla nas najlepszą opcją – podsumowuje prezes HOYER Polska.

Oszczędne i niezawodne

Bezpieczeństwo i jakość to podstawowe elementy w działalności firmy HOYER, zajmującej się przewozem towarów niebezpiecznych, m.in. produktów gazowych i chemicznych, oraz płynnych produktów spożywczych. Ważnym czynnikiem są również niskie koszty transportu. Wszystkie te cechy łączą w sobie Actrosy, które systematycznie dołączają do floty HOYER Polska

Rodzinna firma HOYER z siedzibą w Niemczech powstała w latach 40-tych ubiegłego stulecia. Nieprzerwanie przez okres kilkudziesięciu lat spółki grupy HOYER współpracowały z Mercesem aż do 2010 roku. Po krótkiej przerwie, dzięki zaletom obecnego modelu Actrosa, pojazdy z gwiazdą na masce powracają do floty grupy HOYER – w tym także HOYER Polska.

– Moje dotychczasowe doświadczenia z marką Mercedes-Benz są bardzo pozytywne – tłumaczy prezes HOYER Polska, Rafał Bomba. – Pierwsze siedem sztuk modelu 1843 z silnikiem OM 470 odebraliśmy w ubiegłym roku, a w bieżącym kolejne osiem i mam nadzieję, że będziemy rozwijać współpracę. Jakie zalety Actrosów przekonały firmę do takiego wyboru? – Przede wszystkim znikoma awaryjność, wysoka jakość

i oczywiście niskie zużycie paliwa – to największy atut tych pojazdów – podkreśla prezes. – Nie bez powodu zresztą w naszej branży wiele firm używa Actrosy i dzieli pozytywną opinię.

Zakup pojazdów poprzedziły dokładne testy, które trwały około dwóch miesięcy. Przez ten czas pojazd testowy był poddany normalnej eksploatacji, głównie w transporcie krajowym – ponieważ w takim

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXXIV

LUTZ ASSEKURANZ

W poprzednim odcinku naszej serii zaczęliśmy przyglądać się regulacjom formalnym zawartym w rozdziale V Konwencji CMR, który dotyczy „reklamacji i powództw”. W artykule 30 CMR – omówionym w odcinku 33 – uregulowane zostały formalności, których należy dopełnić przy wydawaniu towaru. Artykuł 31 CMR, będący przedmiotem niniejszej publikacji, zajmuje się sądami właściwymi dla rozpatrywania sporów wynikających z umowy zawartej w oparciu o Konwencję CMR. Artykuł 32 reguluje kwestie przedawnienia, a artykuł 33 poświęcony jest klauzulom arbitrażowym, którym przyjrzymy się także w niniejszej publikacji.

Artykuł 31 CMR brzmi:

“(1) We wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, powód może wnieść sprawę do sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a ponad-

to do sądów kraju, na którego obszarze: a) pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo b) znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy, i nie może wnieść sprawy do innych sądów.

(2) Kiedy w sporze, przewidzianym w ustępie 1 niniejszego artykułu, sprawa toczy się przed sądem właściwym według tego ustępu albo kiedy w takim sporze został ogłoszony wyrok przez taki sąd, nie można wszcząć żadnej nowej sprawy z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że orzeczenie sądu, przed którym pierwsza sprawa została wszczęta, byłoby niewykonalne w kraju, gdzie wszczęto nową sprawę.

(3) Kiedy w sporze, przewidzianym w ustępie 1 niniejszego artykułu, wyrok wydany przez sąd jednego umawiającego się kraju stał się wykonalny w tym kraju, staje się on również wykonalny w każdym z innych umawiających się krajów natychmiast po dopełnieniu formalności wymaganych w zainteresowanym

kraju. Formalności te nie mogą obejmować rewizji sprawy.

(4) Postanowienia ustępu 3 niniejszego artykułu stosuje się do wyroków wydanych w obecności stron, do wyroków zaocznych i do ugód sądowych, lecz nie stosuje się ich ani do wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, ani do wyroków, które oprócz kosztów procesu zasądza od powoda odszkodowanie wskutek całkowitego lub częściowego oddalenia jego powództwa.

(5) Nie można żądać od obywateli umawiających się krajów, którzy posiadają miejsce zamieszkania lub przedsiębiorstwo w jednym z tych krajów, zabezpieczenia kosztów przewozu sądowego, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej Konwencji.”

Z artykułu 31 ust. 1 CMR wynika, że co do zasady możliwych jest sześć różnych miejscowych właściwości sądu, jak to przedstawiono w poniższym przykładzie: Pewien przewoźnik ma stałe miejsce zamieszkania na terenie Polski, siedzibę główną w Niemczech i oddział w Grecji. Pewna turecka firma zawiera za pośrednictwem greckiej filii tegoż przewoźnika umowę o przewóz towarów z Istanbula do Paryża. W umowie przewozu, jako sąd właściwy miejscowo, zostaje uzgodniony sąd w Amsterdamie. Poszkodowany posiadający legitymację czynną może w tym przypadku wnieść sprawę do sądów następujących państw objętych Konwencją CMR:

- Polski, gdzie znajduje się stałe miejsce zamieszkania pozwanego (art. 31 ust. 1a CMR);
- Niemiec, gdzie znajduje się siedziba główna przewoźnika (art. 31 ust. 1a CMR);
- Grecji, gdzie znajduje się oddział firmy przewoźnika, za pośrednictwem którego zawarto umowę przewozu (art. 31 ust. 1a CMR);
- Turcji jako kraju, w którym ma być przyjęty towar do przewozu (art. 31 ust. 1b CMR);
- Francji jako kraju, w którym ma nastąpić dostawa towaru (art. 31 ust. 1b CMR);

- Holandii jako kraju, w którym, jak uzgodniły strony, znajduje się sąd właściwy miejscowo (art. 31 ust. 1 CMR).

Właściwość międzynarodowa sądu

Jak widać, wymienione zostały tylko te państwa, w których zawsze można wnieść pozew do właściwego tam sądu. Artykuł 31 CMR reguluje bowiem tylko międzynarodową, a nie miejscową właściwość sądu. Kwestię, który sąd w danym państwie jest właściwy miejscowo, należy określić zgodnie z Kodeksem Postępowania Cywilnego tego kraju.

„We wszystkich sporach...”

Użyte na początku artykułu 31 CMR sformułowanie „we wszystkich sporach” pokazuje, że właściwość sądu odnosi się nie tylko do stanów faktycznych uregulowanych w samej Konwencji CMR. Raczej sądy te są właściwe dla rozpatrywania wszelkich sporów wynikających z przewozu podlegającego przepisom omawianej konwencji. Konwencja CMR reguluje wprawdzie liczne roszczenia stron umowy przewozu, jednak nie wszystkie. Oprócz roszczeń uregulowanych w samej Konwencji CMR, tj. brak klauzuli Paramount w liście przewozowym (art. 7 ust. 3 CMR); zagubienie lub niewłaściwe użycie dokumentów towarzyszących przesyłce (art. 11 ust. 3 CMR); niewykonanie instrukcji, o których mowa w artykule 12 CMR; wina w wyborze osoby trzeciej w związku z art. 14 i 15 CMR – odpowiedzialność zgodnie z art. 16 ust. 2 CMR; zaginięcie przesyłki przyjęte na zasadzie fikcji prawnej (art. 20 ust. 1 CMR); omyłkowe niepobranie należności za dostarczony towar (art. 21 CMR); zaginięcie i uszkodzenie towaru (art. 23 i 25 CMR oraz ewentualnie art. 24 i 26 CMR); opóźnienie dostawy (art. 23 ust. 5 CMR, ewentualnie art. 26 CMR); zły zamiar i rażące niedbalstwo w rozumieniu artykułu 29 CMR, może powstać jeszcze wiele innych na podstawie prawa krajowego, np. roszczenia wynikające z zawinionego nienależytego wykonania obowiązku umownego (np. początkowa subiektywna niemożność wykonania świadczenia; opóźnienie załadunku na skutek zbyt późnego podstawienia pojazdu; użycie środ-

ka transportu niezgodnego z umową; naruszenie publicznoprawnego obowiązku dokonania załadunku towaru w sposób zapewniający bezpieczną eksploatację pojazdu; nieprawdziwe informacje o przebiegu transportu; wydanie przesyłki niewłaściwemu odbiorcy i wskutek tego powstanie odpowiedzialności względem tego ostatniego z tytułu spowodowanych u niego szkód; niezgodne z umową wydanie towaru bez zabezpieczenia płatności w przypadku, gdy nie uzgodniono pobrania zaliczenia; zawiniona utrata kaucji; naruszenie różnych innych obowiązków

umownych, jak np. nieopakowanie towaru; naruszanie obowiązków w zakresie zawierania ubezpieczeń ładunku; naruszanie obowiązków w zakresie kontroli towaru przy przyjmowaniu go do przewozu, itp.). Również wszelkie roszczenia przewoźnika wobec jego partnera umownego podlegają wyżej wymienionemu sądownictwu, np. roszczenia względem nadawcy z powodu nieprawidłowych bądź niedostatecznych informacji zawartych w liście przewozowym; roszczenia wobec nadawcy o zwrot kosztów sprawdzenia towaru zgodnie z art. 8 ust. 3 CMR;

reklama

LUTZ ASSEKURANZ
WZAJEMNE ZAŁOŻENIE
KOMPETENTNE DORADZTWO
SZYBKĄ LIKWIDACJĄ SZKÓD
SIĘĆ EKSPERTÓW
PEŁNELNA INFORMACJA

UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1 KABOTAŻ OCP KRAJ ZDOLNOŚĆ FINANSOWA OCS PRZEWÓZNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkt kontaktowy w Warszawie
ZMPD, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (22) 536 10 84, fax: (22) 536 10 85
lutz@zmpd.pl

Biurowie w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.
A-1120 Wien
Meldinger Hauptstr. 51-53
tel.: +43 1 8175573 31
gebicka@lutz-assekuranz.at

Regionalne punkty kontaktowe:
17 860 32 48 Rzeszów
68 328 34 72 Zielona Góra
723 688 208 Szczecin
lutzocp@zmpd.pl

Dział likwidacji szkód:
tel.: +48 1 8175573 w. -16, -29 lub -32
office@lutz-assekuranz.pl

tel.: +43 1 8175573 21
siech@lutz-assekuranz.at

www.lutz-assekuranz.pl

Zalety ubezpieczenia OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ:

- Oferowane ubezpieczenie to pakiet „3 w 1” w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu.
- Suma ubezpieczenia 1.000.000 EUR na każdą szkodę (CMR, Prawo Przewozowe), budząca zaufanie, świadcząca o wiarygodności w oczach partnerów i zleceniodawców.
- W pakiecie ubezpieczona wina umyślna i rażące niedbalstwo kierowcy (art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarczej.
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.
- Odmowa nieuzasadnionych roszczeń tzw. ochrona prawna związana ze szkodą.
- Szeroki zakres towarowy: przewozy ładunków chłodniczych, ADR, „podwyższonego ryzyka”, AGD, towarów podlegających akcyzie i elektroniki ubezpieczone w standardzie.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedycję i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiązący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Dla klientów ubezpieczenie zdolności finansowej do licencji dla spełnienia wymogu określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru przedsiębiorstw ubezpieczeniowych pod numerem GISA 24187008 prowadzonego przez BMATW (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organ nadzorczy.

Praktyczne wskazówki

- W sporach opartych o Konwencję CMR może być aż sześć różnych sądów właściwych, a w przypadku, gdy strony uzgodnią kilka miejscowych właściwości sądu do wyboru, może być ich jeszcze więcej.
- Artykuł 31 CMR określa jedynie właściwość międzynarodową sądu. Miejscową właściwość sądu należy ustalić na podstawie odpowiednich przepisów krajowych.
- Sądy właściwe orzekają także w sprawach dotyczących stanów faktycznych, nieuregulowanych w Konwencji CMR, które miały miejsce w przypadku przewozów realizowanych w oparciu o jej postanowienia.
- Nie może toczyć się kilka procesów w tej samej sprawie pomiędzy tymi samymi stronami.
- Wyroki sądowe wydane w państwach członkowskich Konwencji CMR są wykonalne we wszystkich krajach, które ją podpisały.
- Zgodnie z artykułem 33 CMR można zastosować klauzulę arbitrażową.
- Właściwości miejscowe sądów przewidziane w artykule 31 ust. 1 CMR nie mogą podlegać derogacji w drodze uzgodnienia przez strony określonych sądów właściwych lub zastosowania klauzul arbitrażowych.

roszczenia względem nadawcy z powodu wadliwego opakowania towaru na podstawie art. 10 CMR; roszczenia w stosunku do nadawcy z powodu braku, niedostateczności lub nieprawidłowości dokumentów (art. 11 ust. 2 CMR); roszczenia wobec nadawcy/odbiorcy o zwrot kosztów i pokrycie szkód powstałych w związku z wykonywaniem wydanych przez niego instrukcji (art. 12 ust. 5 CMR); roszczenia względem odbiorcy z tytułu należności wynikających z listu przewozowego (art. 13 ust. 2 CMR); roszczenia wobec osoby uprawnionej o zwrot kosztów spowodowanych zażądaniem przez przewoźnika instrukcji lub ich wykonaniem (art. 16 ust. 1 CMR); roszczenia o pokrycie kosztów koniecznej sprzedaży towaru (art. 16 ust. 4 CMR); roszczenia o zwrot kosztów i pokrycie szkód powstałych w związku z niewłaściwym oznaczeniem przez nadawcę towarów niebezpiecznych (art. 22 ust. 2 CMR); roszczenia wynikające z odpowiedzialności nadawcy za szkody spowodowane niewłaściwie wykonanym załadunkiem towaru na podstawie prawa krajowego w ramach zawinionego nienależytego wykonania obowiązku umownego i tym podobnych. Jak już wyżej wspomniano, dla wszystkich tych sporów właściwe są wyłącznie sądy określone na płaszczyźnie międzynarodowej przez art. 31 CMR, a na płaszczyźnie krajowej przez przepisy Kodeksu Postępowania Cywilnego danego kraju.

Wyłączna właściwość miejscowa sądu?

W orzecznictwie sądowym i literaturze panuje zgodność co do tego, że właściwość miejscowa sądu, określonego porozumieniem stron (art. 31 ust. 1 CMR), nie jest właściwością wyłączną, lecz jedynie dodatkową oprócz tych, które zostały wymienione w art. 31 ust. 1 lit. a i b CMR.

Miejsce dostawy towaru

Należy zaznaczyć, że również w przypadku całkowitego zniszczenia towaru można wytoczyć powództwo przed sądem właściwym miejscowo w kraju, w którym znajduje się przewidywane miejsce dostawy towaru. Nie zależy to zatem od tego, czy dostawa zostanie w rzeczywistości zrealizowana.

Sąd właściwy miejscowo wybiera powód

Powód – może nim być „osoba zainteresowana towarem”, która np. w przypadku uszkodzenia lub zaginięcia przesyłki poniosła szkodę i posiada legitymację czynną, albo też przewoźnik chcący zaskarżyć swoje wynagrodzenie za przewóz – ma prawo swobodnie wybrać którąś z miejscowych właściwości sądu, jakie oferuje jej do dyspozycji artykuł 31 CMR. Chociaż preambuła do Konwencji CMR mówi o dążeniu do ujednolicenia prawa, zwłaszcza w kwestii odpowiedzialności, to niestety w rzeczywistości zdarza się, że stany faktyczne tego samego rodzaju są różnie oceniane przez sądy krajów objętych konwencją.

Specjaliści mile widziani

W tym miejscu okazuje się, że bardzo potrzebni są specjaliści w zakresie ubezpieczeń, jak np. prawnicy z firmy Lutz Assekuranz. Przewoźnik nie ma czasu ani możliwości, by wciąż zasięgać informacji na temat zróżnicowanego orzecznictwa sądowego w zakresie Konwencji CMR. Które sądy są przyjazne przewoźnikom, a które orzekają raczej na korzyść osób zainteresowanych towarem? Może to mieć znaczenie np. w przypadku kradzieży, gdzie chodzi o kwestię „zwolnienia z odpowiedzialności z uwagi na zdarzenie nieuchronne” (art. 17 ust. 2 CMR), „ograniczoną odpowiedzialność” (art. 23 ust. 3 CMR) lub „nieograniczoną odpowiedzialność” (art. 29 CMR). Dla przewoźników ubezpieczonych za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges. m.b.H. jest to rzecz prosta: specjaliści z firmy Lutz Assekuranz wyszukają – w razie gdy sprawa jest problematyczna – sądu, który najbardziej sprzyja przewoźnikowi, udostępnią adwokatów o odpowiedniej specjalizacji i zadbają o to, aby ubezpieczyciel pokrył koszty adwokackie i sądowe. Lutz Assekuranz monitoruje oczywiście przez cały czas przebieg procesu.

Zawistość sporu i wykonalność orzeczeń sądowych

Artykuł 31 ust. 2 CMR przewiduje, że w tej samej sprawie pomiędzy tymi samymi stronami powództwo może być wytoczone tylko raz. Jeżeli zatem np. przewoźnik wniósł w jakimś sądzie właściwym

powództwo o ustalenie nieistnienia odpowiedzialności lub o jej ograniczenie, to poszkodowany nie może wytaczać kolejnego powództwa w innym sądzie, nawet jeżeli jest to sąd właściwy. Wyjątek stanowi sytuacja, gdy orzeczenie pierwszego sądu, przed którym toczyła się sprawa, nie może być wykonane w państwie, w którym wytoczono drugie powództwo. Dlatego też, bez sprawdzania merytorycznej treści orzeczeń sądów z państw członkowskich Konwencji CMR, wyroki w rozumieniu art. 31 ust. 4 CMR są wykonalne zgodnie z art. 31 ust. 3 CMR we wszystkich krajach Konwencji CMR, nawet jeżeli pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi nie zawarto umów w sprawie uznawania i wykonywania orzeczeń sądowych.

Sądownictwo arbitrażowe

Artykuł 33 CMR przewiduje, że w umowie przewozu można zamieścić klauzulę arbitrażową. Jednak jest to dopuszczalne tylko wtedy, gdy taka klauzula przewiduje, że sąd arbitrażowy będzie stosował Konwencję CMR. Pomimo włączenia klauzuli arbitrażowej można jednak stosować właściwości miejscowe sądów wyszczególnione w artykule 31 ust. 1 CMR. Na koniec należy jeszcze zwrócić uwagę, że wykonanie wyroków sądów arbitrażowych nie następuje na podstawie art. 31 ust. 3 CMR, lecz w oparciu o stosowane w danym przypadku przepisy wykonawcze dla wyroków sądów arbitrażowych w państwie, w którym wykonanie to ma nastąpić.

Orzeczenia sądów arbitrażowych w sporach opartych o Konwencję CMR są rzadkie, stąd ich rezultat jest trudny do przewidzenia. Nawet gdyby sądy arbitrażowe szybciej rozpatrywały sprawy, to jednak lepiej jest preferować sądy powszechne, ponieważ duża liczba wydanych orzeczeń dotyczących poszczególnych grup zdarzeń pozwala wcześniej ocenić sensowność wytaczania danego powództwa.

W razie pytań i potrzeby zasięgnięcia dalszych informacji specjaliści z firmy Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges. m.b.H. pozostają zawsze do Państwa dyspozycji, tak samo jak w przypadku chęci zawarcia ubezpieczenia ładunku.

www.lutz-assekuranz.at

60 lat minęło!



TimoCom

16 września 2017 roku świętowaliśmy w Warszawskim Centrum EXPO XXI przy ul. Prądzyńskiego 12/14 w Warszawie piękny jubileusz objęty honorowym patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudy – 60-lecie powstania Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych – największej w Polsce takiej organizacji, z którą TimoCom ma zaszczyt współpracować od wielu lat.

Znajomość TimoCom z ZMPD zapoczątkował 19 lat temu zmarły w 2016 roku prezes ZMPD Edmund Kuc, który wracając ze spotkania w ramach

IRU, postanowił złożyć wizytę w naszej siedzibie w Düsseldorfie. Z czasem kontakty pomiędzy Zrzeszeniem a TimoCom były coraz częstsze, pojawiały się też nowe inicjatywy i obejmowały coraz to nowe obszary wspólnych działań. Począwszy od 2009 roku TimoCom współpracuje z ZMPD już w ramach stałej umowy partnerskiej. Dodatkowo, tak jak w latach poprzednich, również i teraz, na jubileuszowej gali, TimoCom pełnił zaszczytną rolę złotego sponsora. Tym bardziej było nam niezmiernie miło odebrać wyróżnienie w postaci „diamentu ZMPD” z rąk jego Prezesa Jana Buczka. Mieśliśmy też niebywałą okazję podkreślić naszą sympatię do Zrzeszenia, pogratulować wyjątkowego jubileuszu i przekazać odlew uścisku dłoni, jako symbol wieloletniej już współpracy. W rolę wręczającego w imieniu Zarządu TimoCom wcielił się

Dyrektor Przedstawicielstwa TimoCom na Polskę, kraje bałtyckie i kraje WNP Dariusz Korbut.

Mając w pamięci wrażenia z wyjątkowej uroczystości 60-lecia ZMPD, pragniemy jeszcze raz pogratulować znakomitej organizacji uroczystości, wspaniałych wrażeń artystycznych i kulinarnych, niezwyklej atmosfery, znamienitych gości, którym droga jest kondycja polskiego transportu, ale przede wszystkim umiejętności łączenia przez lata wielu środowisk, także różnych opcji politycznych, dla budowania i rozwoju sektora transportu drogowego. Cenimy wysoko liczne grono przedsiębiorców, którzy każdego dnia swoją ciężką pracą, kilometr za kilometrem, umacniają tę potęgę transportową w Europie, jaką stali się polscy przewoźnicy. Gratulujemy sukcesów i dziękujemy za współpracę.

Platforma transportowa inspirowana klientem



TimoCom

Platforma transportowa TimoCom istnieje już 20 lat. I tak samo jak na początku, również i teraz wychodzi naprzeciw potrzebom swoich użytkowników, wprowadzając nowości i aktualizując oprogramowanie.

W kierunku transakcji

TC Transport Order® jest najnowszą aplikacją TimoCom. Służy do cyfrowego poszukiwania transportu i centralnego zarządzania zleceniami.

mi transportowymi bezpośrednio na platformie. Mechanizm działania tego modułu jest nieskomplikowany. Zleceniodawca posiadający ładunek do przetransportowania składa do wyselekcjonowanej grupy sprawdzonych przewoźników zapytanie o transport. W odpowiedzi, w określonym czasie, otrzymuje aktualne oferty cenowe. Następnie po podjęciu decyzji o tym, z której propozycji skorzystać, wysyła do wybranego kontrahenta zlecenie transportowe wewnątrz programu. Przewoźnik może w kolejnym kroku jednym kliknięciem podjąć wiążące obie strony zlecenie.

Co więcej, TimoCom daje możliwość „trzymania w jednej ręce” wszystkich informacji. Proste menu zapewnia peł-

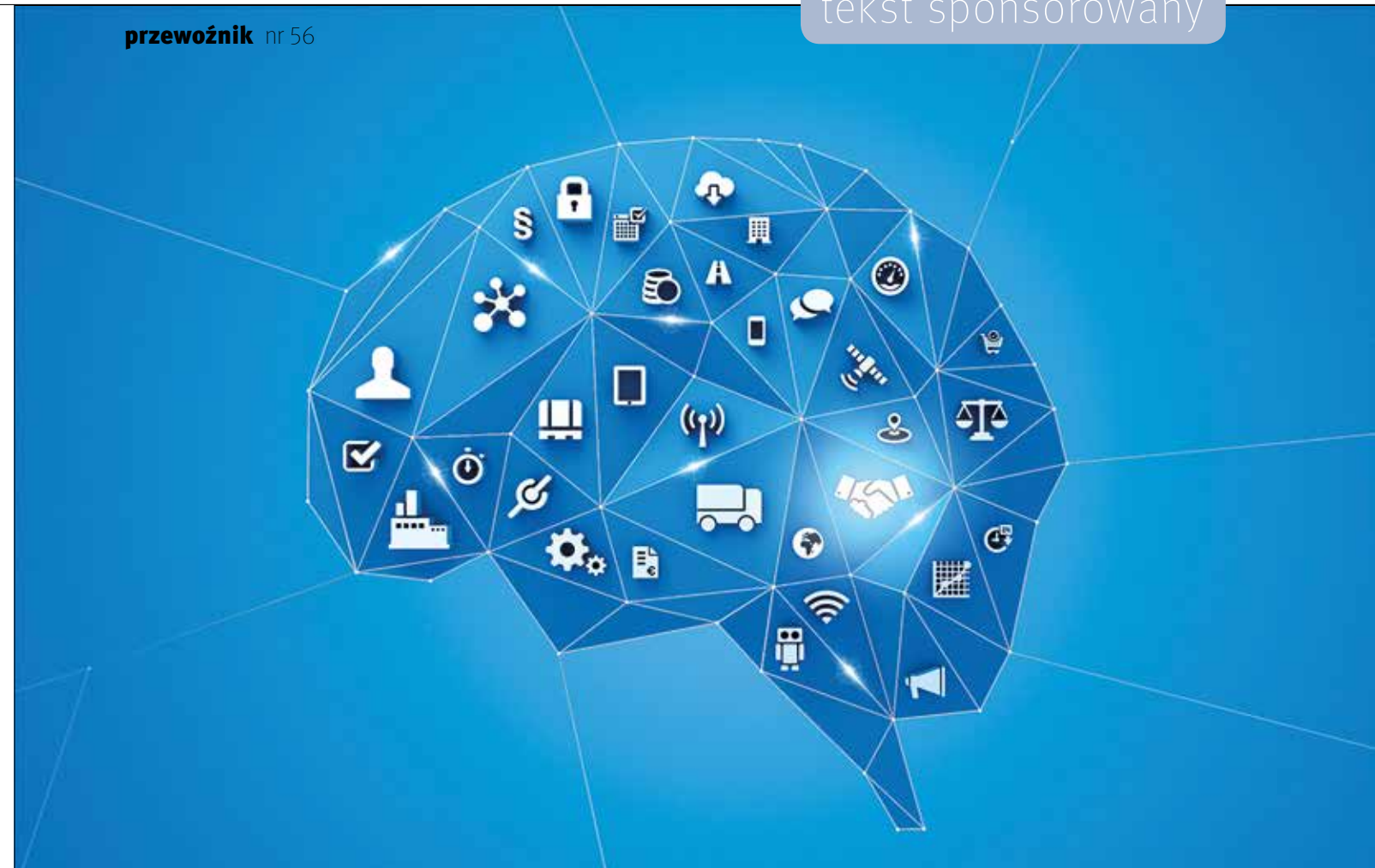
ną kontrolę nad gromadzonymi danymi, kategoryzując je i archiwizując.

Nowa aplikacja wpisana jest w trzy filary, na jakich opiera się innowacyjna platforma transportowa: cyfryzację, automatyzację i optymalizację procesów. Wszystkie te czynniki przenikają się i wpływają na siebie, tworząc dla uczestników łańcucha dostaw szczególnie korzystne środowisko działania. TC Transport Order® przyczynia się istotnie do usprawnienia komunikacji, skrócenia czasu pracy, zmniejszenia jej nakładu, a w rezultacie przyspieszenia działania przedsiębiorstwa. Dotyczy to zarówno podmiotów, które poszukują wolnych przestrzeni ładunkowych, ale także tych, których celem jest pozyskanie ładunku do transportu.

Dla przewoźników jest to przede wszystkim dodatkowa możliwość pozyskania zleceń transportowych. Odbyna się to przy minimalnym nakładzie środków. W tym przypadku bowiem to zleceniodawca szuka przewoźnika, nie odwrotnie, a jedynie działania jakie są podejmowane przez zleceniobiorców, to udzielanie odpowiedzi dotyczącej zapytania o transport (z poziomu platformy) i ewentualne „cyfrowe uściśnięcie dłoni”, czyli kliknięcie na button potwierdzający przyjęcie zlecenia transportowego.

Na życzenie użytkowników

Wsluchając się w potrzeby swoich użytkowników, TimoCom poza nowymi pro-



duktami, które pojawiają się na platformie transportowej, wprowadza również aktualizacje. Ułatwiają one pracę z programem, a dzięki temu klienci TimoCom mogą oferować swoim kontrahentom usługi jeszcze wyższej jakości i dzięki temu zwiększać swoją konkurencyjność na rynku.

Od teraz w ramach modułu trackingowo-kalkulacyjnego TC eMap® jeśli użytkownik platformy TimoCom udostępni swojemu klientowi pojazd do trackingu przy realizacji danego zlecenia, jego partner otrzyma natychmiastowe powiadomienie o tym fakcie. Oznacza to, że kontrahent ma błyskawiczny dostęp do informacji o lokalizacji pojazdu przewożącego jego ładunek. W rezultacie zwiększa to transparentność w relacjach biznesowych i skraca łańcuch komunikacji, redukując konieczność wykonywania telefonicznych zapytań.

Kolejna zmiana w TC eMap® dotyczy obliczania trasy - obecnie nawet jeśli istnieją na niej ograniczenia dotyczące pojazdu użytkownika, droga jest wyliczana, a użytkownik otrzymuje odpowiednie wskazówki dotyczące ograniczeń. Ułatwia to planowanie tras i uelastycznia działanie.

TimoCom dodał także w ramach modułu trackingowo-kalkulacyjnego informacje o nowych płatnych odcinkach dróg w Belgii, Francji, we Włoszech, Norwegii, Szwajcarii oraz Słowenii. Pozwoli to uniknąć zaskoczenia - nieprzewidywanych wydatków związanych z przejazdem daną trasą.

Następna nowość dotyczy także posiadaczy licencji TC eMap® korzystających z TC Truck&Cargo®. Użytkują oni teraz informację o długości trasy, znajdującą się przy danym fragmencie. Dzieje się tak dlatego, że system automatycznie wylicza długość trasy już przy wprowadzaniu oferty ładunku. Pozwala to na szybsze oszacowanie kosztów transportu i podjęcie decyzji o tym, czy ładunek jest opłacalny.

Dodatkowo, aby ułatwić wyznaczanie i planowanie tras w ramach TC eMap®, w opcjach „preferowane połączenia promowe” znaleźć można nowe relacje promowe: Helsinki-Lubeka, Hanka-Lubeka, Hanka-Rostock, Gdynia-Helsinki, Helsinki-Rostock.

Przysłowiową „wisienką na torcie” niech będzie kolejna aktualizacja, która spowodowała zwiększenie szybkości wyliczania trasy aż o 25%.

Cyfrowa przyszłość

Postęp technologiczny zmienia oblicze branży TSL. Rzeczywistość Przemysłu 4.0 i cyfryzacja, jako podstawa tego zjawiska, dają niemal nieograniczone możliwości. Autonomiczne pojazdy, dostawy przy wykorzystaniu dronów to już całkiem bliska przyszłość. Większość procesów związanych z zarządzaniem transportem można zautomatyzować, przyspieszyć, zoptymalizować. Problemem jest jednak nie tyle zbieranie danych, ile ich ogromna ilość i konieczność ich przetwarzania w taki sposób, aby był to system efektywny, zapewniający najlepsze możliwe wyniki dla przedsiębiorstwa. Jest to szczególnie istotne ze względu na dużą konkurencję, jaka panuje na rynku, i stale rosnące wymagania klientów. Kastomizacja produktu, dostawy Just in Time to duże wyzwanie dla wszystkich podmiotów łańcucha dostaw. Platforma transportowa TimoCom jako lider rozwiązań IT dla branży TSL, odczytując sygnały płynące z rynku, nie tylko dostosowuje swoją ofertę do jego wymagań, ale stara się te zmiany inicjować, dając swoim użytkownikom nowe rozwiązania pozwalające im być zawsze o krok przed konkurencją.

Dopłaty

Francja będzie dopłacać do zakupu używanych samochodów. Każdy Francuz, który zdecyduje się na zakup bardziej ekologicznego auta (nawet z drugiej ręki) będzie mógł liczyć na 1000 euro dopłaty. Mniej zamożni będą mogli dostać więcej. Wyższe dopłaty przewidziane są też do aut elektrycznych. Francuski rząd chce pozbyć się samochodów sprzed 1997 roku, a w przypadku diesli tych wyprodukowanych przed 2001.

Kask z lusterkiem

Jedna z firm startupowych zaprezentowała kask motocyklowy z wbudowanym lusterkiem. CrossHelmet X1 nie ma jednak lusterek po boku. Obraz tego, co znajduje się za motocyklem, przekazywany jest poprzez kamerę na wyświetlacz umieszczony przed twarzą kierowcy. Działa to trochę jak wyświetlacz HUD znany z samochodów, a wcześniej z myśliwców. Kask ma kosztować 1800 dolarów.

Ciężarówka Tesli

Od 320 do 480 kilometrów zasięgu z pełnym ładunkiem ma mieć elektryczny ciągnik siodłowy Tesli. Słynny wizjoner Elon Musk zapowiedział, że jego firma, znana z produkcji elektrycznych limuzyn, wchodzi na nowy grunt. Poza mało imponującym zasięgiem nie zdradzono zbyt wielu szczegółów. Więcej będzie wiadomo jeszcze jesienią.



1000 euro dopłat



Nowy Rolls

Phantom, czyli największy Rolls-Royce w ofercie, doczekał się nowej generacji i debiutował już w Polsce. Ósma generacja ma kosztować u nas od 1,5 miliona złotych, nie uwzględniając podatków i akcyzy. Kolos ma zgodnie z tradycją silnik V12, setkę osiąga w 5 sekund i jest przy tym cichy jak nigdy dotąd. Przy jego budowie użyto 130 kg dodatkowego wyciszenia.

110 ton

Land Rover Discovery najnowszej generacji może oficjalnie ciągnąć przyczepę o dmc do 3 500kg. W rzeczywistości może wziąć na hak nawet 110 ton. Tak wynika z testu przeprowadzonego przez Brytyjczyków. W ramach akcji promocyjnej Disco z dieslem o pojemności 3,0 i o mocy 254 koni przeciągnęło pociąg drogowy. 7 przyczep i 12-tonowy ciągnik siodłowy przypięto do haka Land Rovera. Cały zestaw miał 100 metrów długości.



4 lata wolnego

Przeciętny kierowca spędza w kabinie samochodu 38 tysięcy godzin w ciągu życia. Jeśli przesiądzie się do samochodu autonomicznego, zyska 4 lata życia – 4 lata wolnego. Tak wyliczyli specjaliści z Volkswagena przy okazji prac nad pozbawionym kierownicy autonomicznym modelem SEDRIC. Będzie więc sporo wolnego czasu do zagospodarowania – być może to nowa nisza na rynku pracy.

Bakterie!!!

Jedna z firm zajmujących się środkami czyszczącymi do samochodów sprawdziła, ile bakterii znajduje się na centymetrze kwadratowym przeciętnej kierownicy samochodu – okazało się, że więcej niż na desce klozetowej. Po przebadaniu 1 200 samochodów wykryto 800 różnych rodzajów bakterii. Z badań wynika też, że właściciele czyszczą swoje samochody średnio tylko raz na dwa lata.



Bez kluczyków

Kluczyki samochodowe są niepotrzebne, kierowcy wystarczy tylko smartfon. Do takiego wniosku doszło BMW. Już teraz wielu klientów bawarskiego producenta korzysta z aplikacji, która zastępuje kluczyki smartfonem. W przyszłości być może kierowca nie będzie w ogóle odbierał kluczyków przy zakupie samochodu.



Frankfurt 2017

Elektryczne i hybrydowe modele sportowe, czyli przemysł samochodowy w blaskach wystawowych jupiterów.

Kacper Jeneralski

Ani skandale z czystością spalin, ani obostrzenia podatkowe nie zniechęcają do motoryzacji. Przemysł zapewnia, że w 2020 roku do wyboru będzie kilkadziesiąt modeli jeżdżących na prąd, ale wśród premier frankfurckiego salonu można było zobaczyć nie tylko ekonomiczne i ekologiczne pojazdy, lecz i sportowe maszyny. One zawsze budzą najwyższe emocje, niezależnie od rodzaju napędu.

Dlatego też salon napełniły tłumy gości. Pomimo braku Fiata, Alfa Romeo, Peugeot, Citroen, Tesli, Mit-

subishi i Volvo, wystawcy przygotowali tysiąc stoisk, na których wystawili 228 światowych premier. Prezentujemy najciekawsze.

Mercedes Project One

Najbardziej ekstremalną i jednocześnie zaawansowaną technicznie nowością salonu był Mercedes Project One. Jest wynikiem współpracy speców z Mercedes oraz inżynierów Formuły 1 Petronas Motorsport. To hybryda, której układ napędowy składa się z sześciocylindrowego silnika benzynowego o pojemności 1,6 litra oraz aż czterech silników elektrycznych. Jeśli komuś wydaje się, że jednostka spalinowa jest mała,

to warto przypomnieć, że taki sam silnik pracuje w tegorocznym bolidzie F1 Mercedes. Wracając do motorów elektrycznych: dwa z nich napędzają przednie koła, jeden służy wyłącznie do napędzania turbosprężarki obsługującej silnik spalinowy. Czwarty motor elektryczny znajduje się na tylnej osi i jest najmocniejszy z nich. Cały ten skomplikowany system ma łącznie tysiąc koni mechanicznych. Do 200 km/h elektryczno-spalinowy potwór rozpędza się w mniej niż 6 sekund, a maksymalnie może pojechać 350 km/h. Samochód może pokonać 25 kilometrów na samym prądzie, ale oczywiście ze znacznie mniejszą prędkością.

Aerodynamika pojazdu jest na

wysokim poziomie – nawet słynna gwiazda Mercedes jest tylko namalowana na masce. Oczywiście nie jest to samochód do jazdy codziennej. Prototypowi bliżej do Formuły 1, co widać wyraźnie po minimalizmie, jaki panuje w kabinie. Cena, w przeliczeniu, to prawie 10 milionów złotych. Dużo? Mało? To nie jest istotne, bo wszystkie zaplanowane egzemplarze, a będzie ich 275, już mają swoich właścicieli.

Honda Urban EV Concept

Jednym przypomina Volkswagena Golfa, innym Peugeota 205, ale czerpie też z przeszłości japońskiej motoryzacji. Honda zaprezentowała proto-



typ samochodu elektrycznego, który swoim stylem retro bardzo pozytywnie wyróżniał się we Frankfurcie spośród tłumu niemal identycznych crossoverów. Urban EV Concept to hatchback w najczystszej formie. Minimalistyczne nadwozie gabarytami ma być zbliżone do Hondy Jazz. Najważniejszy jest tu napęd elektryczny, który ma trafić do produkcji seryjnej. Power Manager Concept – tak nazwano system zarządzania energią elektryczną w tym aucie. Będzie czuwał nad tym, żeby prąd był skutecznie gromadzony i odzyskiwany. Jeśli energii będzie za dużo, to samochód może oddać go do sieci elektrycznej.

W środku znalazł się szeroki ekran, biegnący od lewej do prawej strony kokpitu. Są ekrany w drzwiach, które zastępują lusterka. To, co powinniśmy widzieć w lusterkach, rejestrują kamery i przekazują obraz poprzez szerokie wyświetlacze. Samochód jest 4-osobowy, siedzenia są różnego koloru. Na tylnej kanapie pasy znajdują się nie klasycznie w słupkach „C”, a pośrodku siedzenia. Ponoć dzięki temu łatwiej będzie opuszczać trzydrzwiową kabinę.

Nie wiadomo ile z minimalistycznej i klasycznej stylistyki prototypu pojawi się w produkcyjnym modelu, ale szefowie Hondy zapowiedzieli, że gotowy do sprzedaży samochód pojawi się w 2019 roku. To znak, że mamy tu do czynienia z czymś więcej niż popisem umiejętności stylistów.

Volkswagen I.D. CROZZ

Niemcy chcą możliwie szybko wyzwać plamę, a raczej wstydliwą chmurę dymu, jaka pozostała po aferze spalinowej, której głównym bohaterem był Volkswagen. Dlatego główne miejsca na stoisku marki zajmowały prawie wyłącznie samochody elektryczne. I.D. CROZZ to prototyp crossovera na prąd.

Ten model, wspólnie z nieco niższym kompaktowym odpowiednikiem o nazwie I.D., ma znaczyć dla marki tyle co Garbus czy jego następcą Golf. Tak zaczyna się według Niemców era elektrycznych napędów stosowanych na masową skalę. CROZZ ma zasięg na poziomie 500 kilometrów, a to dużo. Naładowanie baterii w 80 proc. przy pomocy stacji szybkiego ładowania ma zajmować tylko pół godziny. To oznacza, że wyjazd elektrykiem w daleką trasę byłby realny.

Auto zbudowano na platformie podłogowej opracowanej specjalnie dla elektrycznych samochodów. Ma dwa silniki, jeden z przodu, drugi z tyłu, o mocy (odpowiednio) 101 i 201 KM. Samochód ma napęd na cztery koła. Kiedy silniki połączą moc, pierwsza setka pojawia się na liczniku po 6 sekundach.

W kabinie jest sporo miejsca. Dzięki temu, że elektryczny napęd zajmuje mniej miejsca, przestrzeń w środku ma odpowiadać temu co oferuje Passat. Tymczasem zewnętrznie elektryk zbliżony jest bardziej do Golfa.

przewoźnik nr 56

przewoźnik nr 56



Volkswagen I.D. mają być przyjazne dla kieszeni. Cena ma nie przekraczać wartości Golfa z większym silnikiem diesla. Koszt przeglądów ma stanowić jedną czwartą tego, co płaci właściciel spalinowego auta. Pokonanie 100 km ma kosztować jedną trzecią tego, co wydamy na benzynę tankując tradycyjny samochód.

Ferrari Portofino

Zmienił się kontynent, ale punkt odniesienia niezupełnie. Nowy kabriolet od Ferrari nie będzie już nazywał się California. Zaprezentowany we Frankfurcie następca tego auta nosi nazwę Portofino. California to stan, który kojarzy się ze słońcem i dużymi pieniędzmi. Podobnie jest z turystycz-

nym włoskim miasteczkiem Portofino, do którego na ekskluzywne wakacje jeżdżą celebryci.

Samochód pasuje do bulwarów w takich miejscach. Jest czteromiejscowy, ma składany sztywny dach, silnik umieszczony z przodu. Jednostka generuje 600 koni mechanicznych, o 40 więcej od poprzednika. Przyspieszenie to 10,8 sekundy, ale do 200 km/h. Silnik ma 8 cylindrów i niecałe cztery litry pojemności. Wracając jeszcze do osiągnięć: pierwsza setka pojawia się na zegarze po 3,5 sekundy. Prędkość maksymalna to 320 km/h; ciekawe, kiedy znajdą się śmiałkowie, którzy sprawdzą, czy do takiej wartości na liczniku można dobić jadąc z otwartym dachem. Auto zostało wyposażone w specjalny deflektor,



który ma odpowiednio kierować strugę powietrza i sprawiać, że w kabinie nawet z otwartym dachem będzie względnie spokojnie i cicho.

Auto stoi na 20-calowych felgach, a szerokość opon z tyłu to aż 285 mm. Są też potężne hamulce z ceramicznymi tarczami, z przodu mają średnicę 390 mm, z tyłu 360 mm. Jeśli wierzyć danym technicznym, to z takimi hamulcami możemy zatrzymać się z prędkości 100 km/h na dystansie 34 metrów. Dla porównania - przeciętny niewielki miejski samochód potrzebuje około 40 metrów żeby wyhamować z tej samej prędkości.

Ferrari zadbało, żeby przyszli właściciele Portofino mieli dobre relacje z sąsiadami. Kiedy silnik jest zimny, na przykład rano, elektronicznie sterowany zawór przemyka układ wydechowy. Wtedy nowe ferrari brzmi łagodniej i ciszej. Po pewnym czasie zawór stopniowo otwiera się, zapewniając odpowiednie brzmienie, z którego słyną samochody z Maranello. Kiedy włączymy tryb „sport”, zawór otwiera się całkowicie, zapewniając mocne doznania akustyczne. ■



przewoźnik nr 56



ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie



Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 022 536 10 61,
fax 022 536 10 66,
e-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl





- W standardzie asystent utrzymywania
pojazdu na zadanym pasie jazdy oraz
asystent wspomagania koncentracji
+ Active Brake Assist 4
+ Asystent martwego pola

Bezpieczeństwo jest sumą wielu detali.

Active Brake Assist 4 i asystent martwego pola są dostępne na życzenie, po obniżonej cenie w kombinacji z pakietami Safety. Więcej informacji udzieli Państwu najbliższy dealer Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

